ՉԻԲՈՒԽՉՅԱՆ ԱՆԱՀԻՏ

ՀԵՐՈՍԱՄԱՐՏԻ ՊՈՂՊԱՏԵ ԹԵՎԵՐԸ

ԱՐՑԱԽՅԱՆ ՀԵՐՈՍԱՊԱՏՈՒՄ

Երկրորդ լրացված հրատարակություն

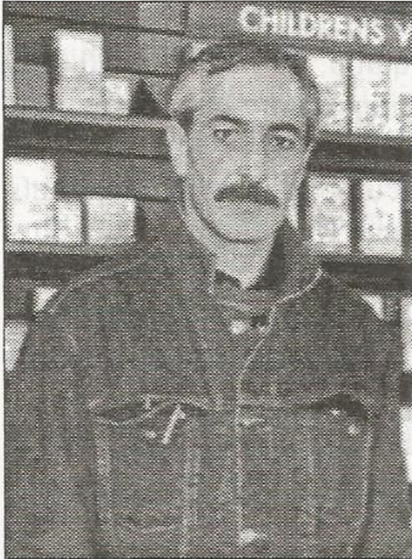


ԵՐԵՎԱՆ–2008

ՆԻԿՈՂՈՍՅԱՆ ՍՏԵՓԱՆ ՌՈՒԲԵՆԻ

Ինչքա՜ն ցավ եմ տեսել ես,
Նեղ ու դավ եմ տեսել ես.
Տարել, ներել ու սիրել,
Վերը լավ եմ տեսել ես:

Հ. Թումանյան



Ծնվել է 1955 թվականի հունիսի 15–ին Երևանում:

1972 թվականին ավարտել է Երևանի Կամոյի անվան թիվ 76 դպրոցը:

1971–73 թվականներին աշխատել է որպես խառատ ժամացույցի գործարանում:

1973 թվականին ընդունվել է Վոլչանսկի քաղաքացիական ավիացիայի օդաչուական ուսումնարանը, 1976 թ. ավարտելով և ստանալով ինքնաթիռի հրահանգիչ–օդաչուի մասնագիտություն՝ գործուղվել է ԴՕՍԱԱՖ–ի ավիասպորտակումբ՝ աշխատելու: Մասնակցել է «ինքնաթիռային ակրոբատիկայի» սպորտաձևի համամիութենական մրցումներին, ստացել սպորտի վարպետի կոչում:

1979 թվականից աշխատանքի է անցել ԴՕՍԱԱՖ–ի ավիացիայի «Էրեբունի» օդանավակայանում որպես «ԱՆ–2» ինքնաթիռի հրամանատար: 1980 թվականից ավարտել է ուղղաթիռային վերապատրաստման դասընթացները: Մինչև 1985 թվականը աշխատել է որպես ուղղաթիռի 2–րդ օդաչու, 1985 թվականից նշանակվել է ուղղաթիռի հրամանատար, 1989 թվականից՝ օղակի հրամանատար, 1991 թվականից՝ էսկադրիլիայի հրամանատար, 1998 թ.՝ որպես օդաչու–տեսուչ, 1999 թվականից աշխատում է ՀՀ պետական եկամուտների նախարարության օպերատիվ հետախուզական վարչության ավագ լիազոր:

Աշխատել է ՀՀ–ում և Խորհրդային Միության տարբեր հանրապետություններում:

1989 թվականին պարգևատրվել է «Պատվո նշան» շքանշանով՝ փրկարարական աշխատանքների համար:

Որպես Արցախյան պատերազմի մասնակից՝ 1992 թվականին պարգևատրվել է անվանական զենքով, 1994 թվականին՝ Մարտական խաչի երկրորդ աստիճանի շքանշանով, 2002 թ.՝ ԼՂՀ–ի Մարտական խաչի առաջին աստիճանի շքանշանով, 2006 թ.՝ «Հատուկ ջունդ» մեդալով:

Ամուսնացած է, ունի երկու զավակ:

* * *

Միջահասակից մի քիչ բարձր, թխահեր, սև, գեղեցիկ աչքերով, լրջախոհ, բարեհամբույր, ազնիվ, պարտաճանաչ, մեղմ բնավորությամբ, ներքին հումորով լի մի մարդ է, որը իր ողջ գիտակցական կյանքում զգացել, տեսել է շատ, արտահայտվել քիչ. ավելի շատ տվել, քան վերցրել է:

Մեծ ռոմանտիկ է նա ու արդարամիտ: Միշտ երազել է այս բիրտ, անարդար աշխարհում փոխել, շտկել ինչ–որ բան, որ գոնե մարդկային հարաբերությունները լինեն

պարզ, անկեղծ, սիրալիր... բայց, ավա՜ղ, ամեն մի փորձը նոր հիասթափություն է առաջ բերել, նորից է փորձել, չի ստացվել ու ձեռքը թափ է տվել...

«Աստված իրենց հետ, հետո կհասկանան...»:

Ու այսպես շարունակ:

Ստեփանը բնավորությամբ ինքնամփոփ է, լռակյաց, որի համար ընկերները նրան «դինջ» են անվանում, բայց իրականում նա բոլորովին էլ դինջ չէ, ո՜չ... Այդ «դնջությունը» միայն արտաքուստ է, որը միշտ քողարկել է նրա մեծ, նվիրական, սիրող հոգու տվայտանքները: Եվ եթե ընթերցողը հետևի մեր պատմությանը, մեր հերոսի կյանքի ու մարտական ուղուն, ինքն էլ, անշուշտ, կտա իր գնահատականը, թե ո՛վ է իրականում Ստեփան Նիկողոսյանը և ինչ փառահեղ ուղի է անցել Արցախյան ողջ հերոսամարտի ընթացքում...

Նրա մարտական ուղին սկսվեց 1988 թվականի օգոստոս ամսից, երբ առաջին անգամ ուղղաթիռով զենք տարավ Լեռնային Ղարաբաղ և չհասած Ստեփանակերտ՝ վայրէջք կատարեց անտառի բացատում, որտեղ ազատամարտիկները սպասում էին նրան: Եվ դա այն դեպքում, երբ խորհրդային զորքերի ներկայացուցիչները մանրազնին ստուգում էին ուղղաթիռներով տեղափոխված բեռները: Այդ օրվանից Ստեփանի համար սկսվեց կյանքի նոր շրջան, պայքարի, մաքառման շրջան: Եվ որպես մեծ հայրենասեր՝ նվիրվեց սուրբ պայքարին՝ օգտագործելով իր խելքը, հմտությունը, ողջ եռանդը: Հազարավոր թռիչքներ կատարեց՝ ամեն անգամ վտանգելով կյանքը և ամեն մի բարեհաջող վայրէջքից հետո հաջողությունից թևավորված՝ շարունակեց թռչել՝ ապավինելով Աստծուն:

— Շատ ուրախ կյանք էր,— կեսկատակ-կեսլուրջ ասում է Ստեփանը,— ամեն թռիչքից ու վայրէջքից հետո ուրախանում էինք, որ հաջողվեց ամեն ինչ, ու այս անգամ էլ ողջ մնացինք:

Իսկ ինչպիսի՜ սիրող, անկաշառ հոգի ունի նա, և ինչքա՜ն ներողամիտ է, որքա՜ն մեծահոգի:

Ահա թե ինչ է պատմում նրա մտերիմ ընկերներից մեկը՝ Ռաֆիկ Մեհրաբյանը.

— Կիրթ, համեստ, ներողամիտ... Նա մեր առաջատարն էր, մեր ուսուցիչը: Ամենաշատ թռիչքները պատերազմի ժամանակ կատարել է Ստեփան Նիկողոսյանը: Նա մեր էսկադրիլիայի հրամանատարն էր, բոլորի հետ վարվում էր հանդարտ, քաղաքավարությամբ, բարեկամաբար: Ինչ վիճակում էլ հայտնվեր, երբեք չէր գոռում, ձայնը չէր բարձրացնում: Երբեք չի նեղացրել իր ընկերներին, ենթականերին: Եթե մեզանից մեկնումեկը չցանկանար թռչել, նա միշտ պատրաստ էր: Ամեն տեսակի մարդկանց հետ կարողանում էր լեզու գտնել: Սկզբնական շրջանում կամավորական ջոկատների հրամանատարների և օդաչուների միջև հաճախ էին վեճեր բռնկվում: Մարտիկները, չհասկանալով մեր գործի յուրահատկությունն ու բարդությունները, անտեղի տհաճ վեճեր էին սկսում, բայց Ստյոպային միշտ հաջողվում էր լեզու գտնել նրանց հետ, խաղաղեցնել, հարթել կնճռոտ հարցերը: Խաղաղասեր մարդ է, ուստի միշտ հաշտեցնողի դերում է... Գիտե՞ք որն է նրա բնավորության ցայտուն գծերից մեկը. հիշաչար չէ: Պատահում էր՝ վեճեր էին տեղի ունենում նաև օդաչուների միջև: Նա փորձում էր բացատրել, հասկացնել, համոզել, եթե չէր ստացվում, ձեռքը թափ էր տալիս ու հեռանում. «Հետո կհասկանաք»,— մտածում էր նա: Եվ իրոք, հետո հասկանում էինք, զղջում...

Մեծատառով մարդ է Ստեփանը...

Մտքերով տարված Ռաֆիկ Մեհրաբյանը ժպտում է ու շարունակում.

— Երբ նրան հարցնում էինք, թե արժե արդյոք որևէ կուսակցության մեջ մտնել, նա ասում էր. «Տղե՛րք ջան, մենք մեր գործն ունենք՝ ուղղաթիռները, եկե՛ք զբաղվենք

դրանցով ու օգնենք մեր ժողովրդին: Քաղաքականությունը մեր բանը չէ»:

Ստեփանը մեր հրամանատարն էր և մեծ էր մեզանից մի քանի տարով, հարգում, լսում էինք նրան: Դեպքեր են եղել, որ համաձայն չենք եղել նրա հետ, բայց երբեք չենք վիճել...

Զրուցում եմ կնոջ՝ Գայանեի հետ և զգում եմ, թե ներքին ինչ թրթիռով է պատմում ամուսնու մասին.

Ստեփանը մեծ մարդասեր է: Անսահման սիրում է իր հայրենիքը, իր ժողովրդին, ընկերներին, իսկ երեխաներին համարում է իր կյանքի իմաստը, Աստծո ամենամեծ պարգևը: Նա շատ է սիրում կենդանիներ, բայց չի սիրում, որ նրանց զրկում են կյանքից: Հիշում եմ՝ մի անգամ բարոնուհի Քոքսը օդաչուներին իր տուն էր հրավիրել, և բոլորը միասին գնացել էին ձկնորսության: Ես դիտում էի տեսաերիզը. բնության մի գողտրիկ անկյունում տղաները ձկնորսությամբ էին զբաղված, իսկ Ստյոպան առանձնացած նստած էր ու հիացմունքով վայելում էր բնության խաղաղ գեղեցկությունը: Երբ նրան հարցրի, թե ինչու է հեռացել տղաներից ու նստել միայնակ, նա ասաց.

— Սիրտս ճմլվում է, երբ կենդանի արարածին, թեկուզ դա ձուկ լինի, որսում են, սպանում, ես չեմ կարող անգամ նայել...

— 1988 թվական, դեկտեմբերի 7... Երկրաշարժ, համազգային ողբերգություն... Գայանե, ի՞նչ զգաց այդ զգայուն այրը...

— Ինչ զգաց Ստեփա՞նը. լռում էր, աչքերը լի էին արցունքներով,— պատասխանում է կինը,— մի քանի օր տուն չեկավ... հետո, երբ տուն վերադարձավ... հագուստը կեղտոտված էր, վրան՝ արյան հետքեր, դեմքը՝ հողի գույն, աչքերում՝ ահավոր վիշտ, իսկ հոգում՝ ամայություն...,— կինը, հիշելով դաժան օրերը, լուռ արցունք է թափում:

Այո՛, փլատակվել էր և Ստեփանի նուրբ հոգին, նա տեսածի ու զգացածի մասին ոչինչ չխոսեց. նրան ճանաչողների համար պարզ էր, թե ինչ է կատարվում նրա հոգում, ոչ ոք ոչինչ չէր հարցնում: Ճիշտ է, ցավը, վիշտը համազգային էին, ուղղակի հարցն այն էր, թե ով ինչպես էր տանում, ինչ էր զգում... Իսկ Ստեփանը տառապում էր, լուռ մորմոքում: Նրան ոչ ոք չէր կարող մխիթարել, նրան ժամանակ էր պետք... Բայց ժամանակներն այն ժամանակն էր, երբ ժամանակ չկար: Կարծես բառախաղ լինի, բայց դա այդպես էր: Ժամանակ չկար...

Ստեփանը շատ զգայուն էր, բայց և շատ ուժեղ: Նա գիտակցում էր, որ դեռ շատ անելիք ունի, որ առջևում դեռ Արցախյան պատերազմն է, որտեղ ինքը իր ուղղաթիռով շատ է անհրաժեշտ և, անթեղելով հոգում ամբարած երկրաշարժի պատճառած ցավը, թափ տվեց իրեն, որ դիմագրավի համազգային մեկ այլ ցավի՝ Լեռնային Ղարաբաղում ադրբեջանցիների կողմից ծավալած պատերազմին:

Նա այդպես էլ լուռումունջ մտավ Հայոց համազգային շարժման մեջ, պայքարեց, հազարավոր թռիչքներ կատարեց, հազարավոր մարդկանց կյանք փրկեց՝ ամեն մի թռիչքի ու ապահով վայրէջքի համար միմիայն ապավինելով Աստծուն:

— Եթե նախկինում հավատացյալ չէինք, մի քանի վտանգավոր թռիչքից հետո հասկացանք, որ Աստված կա ու մեզ հետ է,— պատմում է Ստեփանը:— Անբարենպաստ եղանակին թռիչքներն արգելված էին: Կամոյի օդանավակայանում սպասում էինք, թե երբ են ցրվելու ամպերը: Այդ ժամանակ Կամո ժամանեց Շահեն Մեղրյանը և պահանջեց, որ անհապաղ թռչենք Շահումյան: Խիստ անհրաժեշտ բեռներ պետք է տեղափոխվեին: Անբարենպաստ եղանակի հետ կապված մեր բոլոր պատճառաբանություններն ապարդյուն էին: Չկարողացանք նրան համոզել, որ նման եղանակին թռչելը անմտություն է: Բայց ինքը համոզեց մեզ:

Դե, քանի որ եղանակը շատ վատ էր, որոշեցինք թռչել ուժեղացված անձնակազ-

մով` երկու հրամանատարներով` ես և Գեղամ Գաբրիելյանը:

...Եվ նրանք թռան... Լեռնային Ղարաբաղի երկինքը պատած էր թանձր մառախուղով, իսկ Շահումյանը ընդհանրապես չէր նշմարվում: Հասնելով Գյուլիստանի տարածքին` մոլորված մի քանի պտույտ կատարեցին: Ու հանկարծ... կարծես հրաշք կատարվեց: Դեռ տղաները մտածում էին, թե ինչ անեն, ինչպես վայրէջք կատարեն, երբ նկատեցին, որ ամպերը այնպես ցրվեցին, որ մի անցք բացվեց: Պարզ երևում էր գետինը: Արագորեն օգտագործելով այդ հնարավորությունը` նրանք վայրէջք կատարեցին, վայրէջքից հետո ամպերը դարձյալ խտացան ու փակեցին երկինքը: Իսկ երբ ուղղաթիռը բեռնաթափեցին ու վեր բարձրացան, ամպերը ցրվեցին և նրանց ճամփա տվին: Արդեն երկնային տարածությունում էին, երբ ամպերը նորից փակեցին անցքը: Դե արի ու մի հավատա Աստծո զորությանը:

Այո՛, Աստված նրանց հետ էր: Նա բազմիցս լուսավորեց խավար երկինքը, ճամփա բացեց, որ հայոց բազեները անվտանգ թռչեն, հասցնեն անհրաժեշտ բեռները, հույստան շրջափակված արցախահայությանը, փրկեն վիրավորներին, դուրս բերեն երեխաներին, անմարտունակ ժողովրդին: Աստված տեսնում էր, թե ի՛նչ է կատարվում այնտեղ` Արցախում, Աստված օգնում էր, քանզի արդար պայքար էր...



Ստեփան, Յուրի, Ռաֆիկ, Նորայր

— Ինչպես նշեցինք,— շարունակում է Գայանեն,— Ստեփանը մեծ ռոմանտիկ է, շատ է սիրում իր մասնագիտությունը. մի քանի անգամ եմ Ստյոպայի հետ ուղղաթիռով թռել, ու միայն տեսնել էր պետք, թե թռիչքի պահին նրա աչքերը ինչպես էին փայլում հրճվանքից, ինչպես էր ճառագայթում դեմքը: Այդ լռակյաց մարդը սկսում էր խոսել, կիսել իր զգացմունքները: Ցույց էր տալիս հիասքանչ հորիզոնները, որոնց տեսքը բարձունքից այլ է` չշնչեցուցիչ գեղեցիկ, բազմերանգ: Այն, ինչ ինքն է զգում` այդ բերկրանքը, այդ հիացմունքը ու հոգին ողողող անանուն զգացմունքը, փորձում է փոխանցել քեզ: Մինչև այսօր էլ ապշած ու հիացած եմ նրանով:

— Նա ականջակալներով երաժշտություն էր լսում: Ուղղաթիռի այդ դղրդի մեջ, որը զարմացնում էր ինձ, ականջակալները մեկնելով` առաջարկեց, որ ես էլ փորձեմ լսել, բայց ինչպե՞ս... Ես միայն ուղղաթիռի շարժիչների աղմուկն էի լսում:

Բայց ինքը լսում, հասկանում էր. հոգին ձուլած երաժշտությանը և ուղղաթիռին, մի ամբողջություն դարձած, երկրային բոլոր մեծ ու փոքր հոգսերն ու ցավերը մոռացած` սավառնում էր... Ես նայում էի նրան` անունանու, ու մտածում` մի՞թե դեռ լիովին չեմ հասցրել ճանաչել նրան, ինչքա՜ն խորհրդավոր ու անհուն է մարդկային հոգին: Տարիներ շարունակ ապրում ենք կողք կողքի, ու դեռ ինչքա՜ն շատ բան չգիտեմ նրա մասին:

Նա զարմանալի մարդ է: Խնդրող մարդկանց չի մերժում նույնիսկ այնպիսի հարցերում, երբ նրանց խնդրանքն իր ուժերից վեր է: Անշուշտ, փորձում է օգնել ու եթե չի ստացվում, շատ է վշտանում: Իսկ ինչքա՜ն փակ դռներ էր ծեծում իր զոհված ընկերների ընտանիքներին օգնելու համար...



Ձախից՝ 1–ը Ռաֆիկ Մեհրաբյանը՝ 4–ը՝ Ստեփան Նիկողոսյանը

.Պատերազմում զոհված ամեն մի ընկերոջ ողբերգությունը իրենն էր համարում և ինչպե՜ս էր տառապում. նույնիսկ ժամանակը չի ամոքել նրա վիշտը: Երբ իր անձնակազմով զոհվեց Զամբուլադ Մուրադյանը, տեսնել էր պետք, թե ինչպես էր Ստեփանը տանջվում, իր զգացմունքների մեջ զուսպ այդ մարդը ինչպես էր երեխայի նման հեկեկում...

Նա սովորություն չուներ ու հիմա էլ չունի տանը իր կատարածի, իր զգացածի, իր աշխատանքի հետ կապված վտանգի կամ նման բաների մասին պատմելու: Հարազատներին չի ուզում վշտացնել, անհանգստացնել: Սակայն որքան էլ ցանկանար, որքան էլ զուսպ լիներ, այնուամենայնիվ, մարդ է, այն էլ՝ զգայուն... Զոհված ընկերների մասին պատմում էր դեպքից մի օր հետո...

— Ինձ միշտ թվացել է, որ մարդը կարող է կիսել մարդու վիշտը, ամոքել, թեթևացնել նրա ցավը, բայց ծայրաստիճան տառապել, մորմոքալ կարող է միայն իր հարազատի, իր արյունակցի համար: Բայց Ստեփանը իր ընկերների զոհվելը շատ ծանր տարավ, շատ տանջալի օրեր ապրեց՝ ամեն անգամ մեղադրելով իրեն. «Եթե ես չթողնեի թռչեն, հնարավոր է, որ այդպես չլիներ, եթե ես հետները լինեի, գուցե չզոհվեին, գուցե...»,— ու այդպես շարունակ: Իսկ Զամբուլադի ու իր անձնակազմի զոհվելը ուղղակի ցնցել էր նրան, տակնուվրա արել հոգին: Տնեցիները բոլորը զոհվածների հիշատակին սուգ պահեցին,— պատմում է կինը՝ Գայանեն:

— Միայն մարդկային կորուստ չլինի, մնացածը կարելի է հաղթահարել,— հաճախ ասում է Ստեփանը...

Նա զարմանալիորեն լավատես է, սիրում է հանդարտ երաժշտություն, էստրադային գործիքավորմամբ դասական երաժշտություն, հատկապես, եթե այն գրված է դաշնամուրի համար:

Ազատ ժամանակ նորոգում ու բարեկարգում է բնակարանը, վերացնում է տան հետ կապված բոլոր անսարքությունները, իսկ ժամանակի մեծ մասն անց է կացնում ավտոտնակում, քանդում, հավաքում, վերանորոգում, կոկում ու մաքրում անձնական օգտագործման ավտոմեքենան՝ խանդի առիթ տալով տիկնոջը: Սիրում է ասպետական

ժամանակաշրջանի և նման բովանդակության արկածային գրականություն:

Իսկ սուրճ խմելը նրա համար ծիսակատարություն է, հաճելի արարողություն: Կարող է մեկ բաժակ լուծվող սուրճը ըմպել հաճույքով, վայելելով՝ ընկնելով հիշողությունների, երազանքների գիրկը: Ոռպես գաղտնիք կարող եմ հայտնել, որ մեր հերոսը չի երազել օդաչու դառնալ: Ընկերներից մեկը պատահաբար հանդիպում է նրան և զրույցի ընթացքում խորհուրդ տալիս ընտրել օդաչուի մասնագիտությունը: Այդպես նա սկսեց սովորելու: Իսկ այսօր Ստեփան Նիկողոսյանն ամեն օր օրհնում է այդ ընկերոջը:

— Ա՛յ սա իսկական տղամարդու մասնագիտություն է,— հպարտորեն նշում է նա...

Նեղվում եմ, խփում են կրծքիս,
Ես գոհ եմ, իրենք են ոժգոհ,
Ներում եմ, նստում են գլխիս,
Ես գոհ եմ, իրենք են դժգոհ:
Առնում են ու ետ չեն տալիս,
Ես գոհ եմ, իրենք են դժգոհ,
Մեռնում եմ, երբ ուշ են գալիս,
Ես գոհ եմ, իրենք են դժգոհ:

Հ. Սահյան

* * *

«Այս տողերը գրում եմ պարոն Ստեփան Նիկողոսյանի համար, որպեսզի ապահովեմ նրա այս խորհրդանշական հանձնարարականը: Ես նրան ճանաչում եմ համարյա 12 տարի՝ այն ժամանակվանից, երբ ես սկսեցի իմ մարդասիրական առաքելությունը Հայաստան և Լեռնային Ղարաբաղ: Դա 1991 թվականն էր: Ես պատիվ եմ ունեցել Ստ. Նիկողոսյանի անձնական բարեկամը լինելու: Լեռնային Ղարաբաղ թռիչքներից բացի՝ ես նրան բազմաթիվ անգամ հանդիպել եմ Հայաստանում: Նա և իր ընտանիքը շատ–շատ անգամներ են ցուցաբերել ջերմ ընդունելություն, հյուրասիրություն: Եվ ոչ միայն ինձ, այլև իմ բոլոր գործընկերներին: Որպես բարեկամ՝ ես խորին հարգանքով եմ լցված նրա անձի հուսալիության և անսահման մեծահոգության հանդեպ:

Որպես ուղղաթիռի ավագ օդաչու (հրամանատար)՝ Ստեփան Նիկողոսյանը ողջ պատերազմի ընթացքում բազմիցս ցուցադրել է խիզախության ամենաբարձր հատկանիշները, հաճախ վտանգելով իր կյանքը՝ փրկել ուրիշներին, և դա տևել է մինչև 1994 թվականի զինադադարը:

Ուստի ես հուսով եմ, որ այդ հերոսությունը ուշադրության կարժանանա և կարտահայտվի այն որոշումներում, որ գոյություն ունի նրա այժմյան իրավիճակում:

Մարդ, որը իր կյանքը շատ հաճախ վտանգի է ենթարկում այլոց համար, իր ազգի համար, արժանի է ամենամեծ հարգանքի»:

Լեդի Քերոլայն Քոքս
Մեծ Բրիտանիայի Լորդերի պալատի փոխխոսնակ

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԱՎԻԱՈՒՂԻՆԵՐ
ԲՆՈՒԹԱԳԻՐ

Ստեփան Ռուբենի Նիկողոսյանը՝ ծնված 1955 թ., քաղաքացիական ավիացիայի համակարգում աշխատում է 1975 թվականից որպես «Մի–8» ուղղաթիռի հրամանատար:

1988 թ. քաղաքացիական ավիացիայի վարչության պետի հրամանով նշանակվել է ուղղաթիռային ջոկատի հրամանատար:

Իր անբողջ ավիացիոն կենսագրության ընթացքում նա իրեն դրսևորել է որպես հավասարակշռված, խիզախ և բարձր պրոֆեսիոնալիզմով օժտված օդաչու, ինչպես նաև ղեկավար:

1988 թ. ծանր երկրաշարժի օրերին նրա ղեկավարած «Մի–8» ուղղաթիռների ավիաջոկատը կատարեց վիթխարի ազգանվեր աշխատանք՝ տեղափոխելով աղետի գոտի դեղորայք, սնունդ, բժշկական և փրկարարական ջոկատներ, իսկ այնտեղից դեպի Երևան՝ ծանր վիրավորներ և զոհվածներ: Այդ ծանր տարիներին նրա ղեկավարած ավիաջոկատի ընդհանուր թռիչքաժամը դեպի աղետի գոտի կազմեց մոտ 1800 ժամ, որից մոտ 500–ը՝ գիշերային:

Կրելով ավիաջոկատի հրամանատարի ծանր ու պատասխանատու պաշտոնը՝ Ստեփան Նիկողոսյանը, իրեն ենթակա շարքային ուղղաթիռների հրամանատարների հետ ուս ուսի տված, որպես ուղղաթիռի հրամանատար՝ այդ ծանր ժամանակահատվածում դեպի աղետի գոտի կատարել է մոտ 180 թռիչք, ընդհանուր 200 թռիչքաժամ, որից 80 ժամը գիշերային:

1988 թ. մեծ երկրաշարժին փոխարինեց Ղարաբաղյան պատերազմը և կրկին նրա ղեկավարած «Մի–8» ուղղաթիռների ավիաջոկատը, հանդիսանալով Հայաստան–Արցախ միակ տրանսպորտային կապը, կազմ ու պատրաստ ծեռնամուխ եղավ հերթական հայրենանվեր գործին:

1988 թվականից մինչև 1994 թ. Ստեփան Նիկողոսյանի ղեկավարած ավիաջոկատը Լեռնային Ղարաբաղ, Շահումյանի շրջան և Գետաշեն, ինչպես նաև ՀՀ սահմանամերձ պատերազմական շրջաններ կատարել է մոտ 3750 թռիչք, ընդհանուր 11000 թռիչքաժամ, որից մոտ 1500–ը գիշերային՝ տեղափոխելով այդ շրջաններ զենք, զինամթերք, վառելանյութ, սննդամթերք, դեղորայք, մարդասիրական օգնություն, իսկ այնտեղից՝ վիրավորներ և զոհված ազատամարտիկներ: Կապանի, Իջևանի, Նոյեմբերյանի, Ոսկեպարի, Երասխի, Քեյբաջարի, Աղդամի, Հադրութի, Շուշվա, Չարեքտարի, Նարեդուտարի, Մարտակերտի և Շահումյանի համար մղված ծանր մարտերում իր ջոկատի մի քանի խիզախ օդաչուների հետ ռազմական ուղղաթիռներով կատարել է 11 մարտական թռիչք և ոչնչացրել թշնամու բազմաթիվ կրակակետեր, զրահատեխնիկա և կենդանի ուժ, քանի որ այդ ծանր պատերազմական տարիներին հայկական բանակը դեռ համալրված չէր բարձր որակավորման ռազմական ուղղաթիռների օդաչուներով, իսկ ռազմաճակատն ուներ դրա խիստ կարիքը:

Լեռնային Ղարաբաղի ինքնապաշտպանության և ՀՀ սահմանների պաշտպանության գործընթացում ցուցաբերած ակտիվ մասնակցության, ինչպես նաև անձնական խիզախության համար՝

• 1988 թ. երկրաշարժի ժամանակ աղետի գոտում փրկարարական աշխատանքներին անձնական խիզախություն ցուցաբերելու համար 1989 թ. ԽՍՀՄ Գերագույն խորհրդի նախագահության հրամանագրով պարգևատրվել է «Պատվո նշան» շքանշանով: Շքանշան թիվ 147137:

• 1993 թ. Երկրապահ կամավորականների միության նախագահ Վազգեն Սարգսյա-

նի հրամանով պարգևատրվել է ԵԿՄ-ի պատվոգրով:

• 1994 թ. պաշտպանության նախարարի կողմից պարգևատրվել է անձնական «Մակարով» տիպի ատրճանակով:

• ՀՀ նախագահի 1994 թ. Մայիսի 28-ի հրամանագրով պարգևատրվել է Մարտական խաչի երկրորդ աստիճանի շքանշանով: Շքանշան՝ թիվ 021:

Օժտված լինելով մարդկային բարձր հատկանիշներով՝ խստապահանջությամբ, գերազանց տիրապետելով ավիատեխնիկային, լինելով առաջատար մասնագետ և պրոֆեսիոնալ՝ նա վիթխարի դեր է կատարել երիտասարդ օդաչուների դաստիարակման և պատրաստման գործում և այսօր էլ մեծ հեղինակություն է վայելում իր ղեկավարած հերոսական կոլեկտիվում և շահել է նրա վստահությունը:

«Հայկական ավիաուղիներ» ԲԸ
գլխավոր տնօրեն՝ Ս.ՎԱՆՅԱՆ

* * *

Ոչ մի ժողովրդի ազգային-ազատագրական պայքար չի կորչում: Այդ պատմությունը վաղ թե ուշ դառնում է քաղաքակիրթ մարդկության ուշադրության առարկան, իսկ այդ պատմությունը կերտած կամ պատմության ընթացքի դրական լուծմանը նպաստած մարդիկ՝ հերոսներ: Այդպիսիներից մեկն էլ Ստեփան Նիկողոսյանն է: Ահավասիկ մի քանի դրվագ իր շարադրանքից.

— Մեր ուղղաթիռը կառավարական հանձնաժողովի անդամներին տանում էր Ոսկեպար՝ 4-րդ բանակի ղեկավարների հետ բանակցությունների: Խորհրդային 2 «Մի-24» ուղղաթիռ օդում «ձերբակալեցին» Վարդգես Մնացականյանի ուղղաթիռը և պահանջում էին իջնել Կիրովաբադի օդանավակայանում: Հրամանատար Վարդգես (Արմեն) Մնացականյանը հաղորդեց նրանց, որ վառելիքը վերջանում է և վայրէջք կատարեց Իջևան քաղաքի մոտ, որտեղ նրանք չէին կարող իջնել: Իհարկե, օդում ուղղաթիռների միջև վիճաբանություն ծագեց, դրան հաջորդեցին սպառնալիքներն ու անվայել խոսքերը, որից հետո նրանք պոչները քաշած գնացին...

* * *

Արցախի ազգային-ազատագրական պայքարին մեծ աջակցություն էր ցուցաբերում Գեորգի Անդրեյի Թաքարյանը: Նրա հիմնարկությունը գազամղիչ կայան էր կառուցում Ստեփանակերտում: Թաքարյանը մեծ գումարներ էր հատկացնում: Ղարաբաղ կատարվող թռիչքների մեծ մասի պատվիրատուն նրա հիմնարկությունն էր: Նա միջոցներ էր հատկացնում նաև այն հիմնարկություններին, որոնք ցանկություն ունեին բեռներ տեղափոխել Ղարաբաղ, բայց ֆինանսական հնարավորություններ չունեին: Արցախյան ազատամարտի տարիներին Ա. Գ. Թաքարյանն անգնահատելի օգնություն ցույց տվեց արցախահայությանը, ազատամարտիկներին, որի մասին երբեք չի կարելի մոռանալ:

Այդ օրերին շատ քիչ քանակությամբ զենք էր գնում Ղարաբաղ: Ռուսական զորքն ու ազերիների միլիցիան խիստ հսկողություն էին սահմանել: Այդ ժամանակ ինքնաթիռներն օրական 10, իսկ ուղղաթիռները մի քիչ պակաս չվերթեր էին կատարում:

Թաքարյանի ցուցմունքով՝ առաջին անգամ զենք տարանք 1988 թ. օգոստոսին: 1986 թ. մենք համագործակցում էինք «Սոյուզինտերգազ» կազմակերպության հետ, որն աշխատանքներ էր կատարում Ղազախստանի Ակտաու քաղաքում: Երևան-Ակտաու-Երևան չվերթերը իրականացնելու ընթացքում ուղղաթիռը լիցքավորելու նպատակով

վայրէջք էինք կատարում Բաքվի օդանավակայանում: Սակայն սումգայիթյան դեպքերից հետո այլևս անհնար էր այնտեղ վայրէջք կատարելը: Հետո արդեն ուղղաթիռները լիցքավորում էինք Ստեփանակերտում, որն էլ առիթ հանդիսացավ նախապես մոտիկից ծանոթանալ Ստեփանակերտում տեղի ունեցող իրադարձություններին: Առաջին թռիչքը կատարեցինք Անդրեյ Գեորգիի Թաքարյանի հետ: Մինչ Թաքարյանը զրուցում էր իրեն դիմավորելու եկած մարդկանց հետ, մենք անձնակազմի անդամներով որոշեցինք շրջել քաղաքում: Մարդիկ մտազբաղ էին, անհանգիստ: Օմօնականները տեղի-անտեղի կանգնեցնում էին, խուզարկում, կին լիներ, թե տղամարդ, լկտիաբար կոպտում, նեղացնում: Այդ ժամանակ ինձ մոտեցավ Թաքարյանի օգնականը և ասաց.

— Թաքարյանը ձեզ կանչում է:

Ես նրան շատ էի հարգում, և այդ հարգանքը փոխադարձ էր: Խռպոտ և ցածր ձայնով նա ինձ ասաց.

— Ա՛յ տղա, քեզ ասում եմ մի լա՛վ մտածիր, տղաները եկել են ինձ մոտ, եթե հնարավոր է, տղաների խնդրանքը կատարիր:

Տղաներից մեկը Ասկերանի Սամվելն էր, հետագայում Ասկերանի ինքնապաշտպանության ջոկատի հրամանատարը: Ասացին, որ բեռ կա և այն Գորիսից պետք է հասցվի Ստեփանակերտ: Այդ ժամանակ Ստեփանակերտում ադրբեջանական ՕՄՕՆ-ն էր և խորհրդային զորքերը: Ասացի համաձայն եմ, եթե բեռը իջեցվի Քարինտակից ոչ հեռու գտնվող բացատում:

«Բեռը», որ վերցրինք Գորիսից, մի քանի ինքնաշեն ատրճանակներ էին, երկու հատ ուսումնական ավտոմատ և մի քանի հատ որսորդական հրացան: Առանց վայրէջք կատարելու, ցածր բարձրությունից պարկերը գցեցինք, տղաները դրանք տարան:

Ցավալին այն էր, որ մեզ փող էին առաջարկում, մենք, իհարկե, հրաժարվում էինք: Իսկ Թաքարյանը գոհ էր:

— Նման գործերի համար անվարան ինձ դիմեք,— ասաց նա:

1989 թ. սկզբներին ինձ իր մոտ կանչեց Ա. Գ. Թաքարյանի նախկին տեղակալը, այդ ժամանակ արդեն «Սոյուզգինտերգազի» տնօրեն Սենիկ Վազգենի Գնորգյանը՝ հրաշալի մի անձնավորություն, և հայտնեց, որ պատրաստ է թռիչքաժամեր և գումարներ տրամադրել մեզ՝ ի նպաստ Արցախյան ազատամարտի: Հետո ինձ հանձնեց ստորագրված ու կնքված թռիչքի պատվերները և խնդրեց իրեն անձամբ ներկայացնել հաշվետվությունը: Նրա տրամադրած գումարներով մի քանի ավտոմերենա զինամթերք ձեռքբերվեց: Մենք այն տեղափոխեցինք Արցախ «Աբովյան» գնդի հրամանատար Սամվելի և նրա շտաբի պետ Միշայի հետ:

1988 ԴԵԿՏԵՄԲԵՐ, ԱՂԵՏԻ ԳՈՏԻ

1988 թ. դեկտեմբերի 7... Վերապատրաստման դասընթացների էինք մասնակցում: Ընդմիջմանը բակում կանգնած զրուցում էինք, ու հանկարծ մեր ոտքերի տակ ցնցվեց գետինը. «էս ի՞նչ էր...»,– մտածեցինք մենք՝ զարմացած իրար նայելով: Հետո, տեսնելով, որ արտառոց բան չեղավ, շարունակեցինք մեր զրույցը: Ժամը 15-ին մոտ բոթը հասավ... Երկրաշարժը մեծ ավերածություններ է կատարել Լենինականում, Սպիտակում, զոհեր ու վիրավորներ կան:

Այդ ժամանակ մենք ընդամենը երեք ուղղաթիռ ունեինք, որոնցից երկուսն աշխատում էին Կանոյում. հինգնականում հայ փախստականներ էին տեղափոխում Կիրովաբադից: Այդ նույն օրը նրանց հետ կանչեցինք, իսկ հաջորդ օրը վաղ առավոտից սկսե-

ցինք թռչել աղետի գոտի: Հետո իրար հետևից օգնության եկան Վրաստանի, Նալչիկի, Սոչիի, Մոսկվայի ուղղաթիռներն իրենց անձնակազմերով: Նրանք էլ մեզ հետ հավասար՝ վաղ առավոտից մինչև ուշ երեկո, աշխատում էին՝ ոչ մի ջանք չխնայելով: Հայ ժողովուրդը երբեք չի մոռանա նրանց անշահախնդիր օգնությունը:
Այդ ժամանակ մենք դեռ նման արտակարգ պայմաններում աշխատելու փորձ չունեինք: Սովորում էինք թռչել ամպերի մեջ, երբ այդ օդային փոքր տարածքում աշխատում էին 18 քաղաքացիական ուղղաթիռներ՝ չհաշված ռազմականները և Բաքվից կամ Կիրովաբադից եկած ադրբեջանականները, որոնք սպասարկում էին այդ տարածաշրջանի ադրբեջանական գյուղերին: Սովորում էինք գիշերային ժամերին օդանավակայան վերադառնալ, որովհետև այդ արգելված էր լեռնային Հայաստանի պայմաններում:
Քանի որ օգնության եկած անձնակազմերը անծանոթ էին տեղանքին, մեր ազատ օդաչուներից կցեցինք նրանց՝ որպես ուղեկցորդներ: Երևանից սնունդ, դեղորայք, վրաններ, հումանիտար օգնություն էինք հասցնում աղետի գոտի, այնտեղից դուրս բերում վիրավորներին:

* * *

Երկրաշարժի առաջին օրերն էին, ասացին, որ Ստեփանավան շտապ հաց պետք է տանենք: Տարանք տեղ հասցրինք:
— Ո՞վ է ստանալու,— հարցրինք:
— Դե գործկոմից մարդ պետք է գա, որ բաժանի,— պատասխանեցին մեզ: Սպասեցինք մեկ, մեկուկես ժամ: Գնացինք գործկոմ. այնտեղ ժողով էր: Դարձյալ 20 րոպե սպասելուց հետո մտա ժողովատեղը և հայտնեցի. «Մենք այդքան սպասելու ժամանակ չունենք»: Կողքից մի մարդ ասաց.
— Քե մատաղ, բարեկամ՛ մի, հրեն Վրաստանից երկու մեքենա օգնություն է եկել, երեք օր ա սպասում են...

* * *

Մի անգամ, երբ սովորականի նման խախտումներով էինք իրականացնում թռիչքները (առանց որի հնարավոր չէր), հանկարծ օդում լսվեց երկրորդ օդաչու Էդուարդի ձայնը. «Ընկնում ենք»: Վլադիմիր Կարապետյանի բոլորին հրամայեց լռել և հանգիստ սկսեց հարցեր տալ ուղղաթիռի շարժիչների աշխատանքի և սարքերի ցուցմունքների վերաբերյալ: Մինչև վերջ նրանց լսելուց հետո հարցրեց.
— Որտե՞ղ եք:
— Ամպերի մեջ:
Վոլոդյան հանգիստ հարցրեց.
— Ինչի՞ց իմացար, որ ընկնում եք:
Երկրորդ օդաչուն պատասխանեց, որ արագության սլաքը 0–ի վրա է:
—Հապա միացրեք օդանիշ սարքի տաքացուցիչը:
Մի քանի րոպե հետո հարցրեց.
— Ի՞նչ է, շարունակո՞ւմ եք ընկնել:
— Ո՛չ, շարունակում ենք թռչել,— պատասխանեցին:
Նրա ձայնը հանգստացնող ու համոզիչ էր, որն էլ օգնեց օդաչուներին անմիջապես շտկել թույլ տված սխալը: Եթե նա խիստ խոսեր, գոռար, վիրավորեր, հնարավոր է, որ օդաչուները շփոթվեին, ու տեղի ունենար անդառնալին...

Իհարկե, վայրէջք կատարելուց հետո նրանք պատժվեցին թույլ տված անփութության համար:

Ճիշտ է, մենք խախտումներով էինք թռչում, բայց ամեն կերպ փորձում էինք պահպանել անվտանգությունը: Քանի որ դեպի աղետի գոտի թռչելիս Ապարանի մոտակայքում արդեն մեր կապը կտրվում էր ղեկավարման հանգույցի հետ, այդ տարածքներում անձնակազմերը իրար հետ էին կապ պաշտպանում, իրենք էին ապահովում թռիչքների անվտանգությունը, չնայած 18–20 ուղղաթիռների համար փոքր տարածք էր, եթե դրան էլ գումարենք ցուրտ ձմեռը, թռիչքների համար անբարենպաստ եղանակը, օդաչուների վարպետության, զգոնության շնորհիվ վթարներ տեղի չունեցան:

Ինչպես ասացի, մենք Երևանից հումանիտար օգնություն էինք հասցնում աղետի գոտի և բաժանում բնակիչներին: Ամասիայի շրջանի գյուղերից մեկում բեռները բաժանելու ժամանակ բնակիչներից մի կին այն ժամանակ հասավ, երբ այլևս ոչինչ չէր մնացել. բոլորը բաժանել էինք: Նա ահավոր անեծքներ թափեց մեր գլխին: Մենք հանկարծակիի եկանք և համրացած իրար նայեցինք, հետո մոտ կանչեցինք այդ կնոջն ու ասացինք.

— Մայրի՛կ ջան, մենք վաղը քո բաժինը տեղ կհասցնենք, միայն թե խնդրում ենք, հե՛տ վերցրու անեծքներդ:

Հաջորդ օրը մենք անձնակազմով մի քանի բան հայթայթեցինք ու, շեղվելով մեր երթուղուց, վայրէջք կատարեցինք այդ գյուղում և հանձնեցինք այդ կնոջը հուսալով, որ անեծքները հանել է մեր վրայից:

* * *

Երկրաշարժից մի քանի օր անց Մոսկվայից Երևան ժամանեց ԽՍՀՄ քաղավիացիայի նախարարության վերահսկողության վարչության պետ. Լիոնկ Գրիգորի Ֆեոդորովիչը՝ մեր աշխատանքները վերահսկելու կապակցությամբ: Նա՝ որպես ստուգող, ցերեկվա ժամերին թռչում էր անձնակազմերի հետ: Հերթական թռիչքներից մեկի ժամանակ Ստեփանավանից վերադառնալիս, զգալով, որ հարմար չէ Սպիտակի կողմով թռչելը, թռանք Կիրովական–Սևան ուղեգծով: Եղանակը մինչև Կիրովական նորմալ էր, հետո սկսեց այն աստիճան վատանալ, որ մենք հարկադրված վեր բարձրացանք ու միրճվեցինք ամպերի մեջ, որտեղ էլ նա, ղեկը հանձնելով ինձ, ասաց.

— Սա ձեր Հայաստանը, սրանք էլ ձեր սարերը, ոնց ուզում եք, այնպես էլ տեղ հասցրեք:

Երբ բարեհաջող տեղ հասանք, նա մեզ շնորհակալություն հայտնեց, հետո ճաշի հրավիրեց: Այդ ժամանակ էլ հայտնեց, որ վերադառնում է Մոսկվա:

— Վաղը ես վերադառնում եմ: Տեղ հասնելուն պես ձեզ մոտ կուղարկեմ տեղակալիս՝ Ալեքսանդր Վասիլի Պեչկինին: Նա յուրահատուկ անձնավորություն է, հրաշալի մասնագետ՝ փորձարկող օդաչու, նրանից շատ բան կսովորեք մասնագիտության առումով: Ինչպես հարկն է, կընդունեք նրան:

Ալեքսանդր Պեչկինը, իրոք, այնպիսին էր, ինչպես Լիոնկն էր բնութագրել: Նա առաջին իսկ հայացքից դուր եկավ մեզ և անմիջապես հասկանալով Հայաստանում տիրող իրավիճակը՝ ասաց.

— Ինչպես ցանկանում եք, այնպես էլ կազմակերպեք ձեր աշխատանքները, միայն թե վթարներ չլինեն:

Իհարկե, մենք նրանից շատ բան սովորեցինք և մասնագիտության առումով. ամենակարևորը՝ վայրէջք՝ երկու շարժիչներն անջատած և վայրէջք՝ գիշերները մթության մեջ, որոնք հետագայում՝ պատերազմի ժամանակ, շատ պետք եկան մեզ: Եվ ընդհան-

րապես, ստուգողների մեծ մասը ավելի շատ օգնում էր մեզ, քան վերահսկում:

Մի օր Սպիտակի օդային տարածքում վիրավորներով լի երկու ուղղաթիռով ընկանք ծուղակը: Շրջապատի սարերը ծածկված էին ամպերով: Ամպերից վեր բարձրանալ և թռչել Երևան չէինք կարող, վառելիքը սուղ էր: Ծանր վիճակ էր, ուղղաթիռների մեջ ծանր վիրավորներ կային: Ստիպված՝ վայրէջք կատարեցինք Սպիտակի մոտ և սպասեցինք եղանակի փոփոխությանը: Ժամանակ առ ժամանակ հերթով բարձրանում էինք, մի պտույտ գործում, համոզվելու, թե հնարավո՞ր է ծուղակից դուրս գալ, թե ոչ: Մի 2–2,5 ժամ հետո հնարավորություն ստեղծվեց, բայց վառելիքը մինչև Երևան չէր բավարարի, որովհետև 10-15 րոպեն մեկ միացնում–անջատում էինք ջեռուցման սարքավորումները, որպեսզի վիրավորները չսառչեն: Ստիպված գնացինք Լենինական, իսկ այնտեղից ինքնաթիռով հասանք Երևան: Աղետի գոտի թռիչքներ կատարելուց մի քանի օր հետո զգացինք, որ օրվա երկրորդ մասի աշխատանքները արդյունավետ չեն, շատ դժվար են ընթանում, անձնակազմերն այլևս չէին դիմանում լարվածությանը, հոգնածությանն ու սովին: Ժամանակ չկար ընդմիջման, անգամ այն ժամանակ, երբ սնունդ էին տեղափոխում, սոված էին մնում, ուստի ղեկավարությունը օրվա կեսին նախաճաշ էր բաժանում անձնակազմերին: Նախաճաշում էինք ուղղաթիռի մեջ՝ օդանավակայանում, մինչև որ ուղղաթիռներից իջեցնում էին վիրավորներին: Աշխատանքները դարձան ավելի արդյունավետ:

* * *

Սպիտակի և Կիրովականի արանքում ադրբեջանական մի երկու գյուղ կար, որի մասին մենք էլ չգիտեինք: Օգնության եկած անձնակազմերից մեկը, պատահական վայրէջք կատարելով այդ գյուղերից մեկում և հայերին ադրբեջանցիներից չտարբերելով, բնակիչներին հավաքել բերել էր Երևան: Օդանավակայանի ղեկավարությունը հասկանալով, թե ինչ է կատարվել, առանց ավելորդ աղմուկ բարձրացնելու, մի ավտոբուս էր վարձել և նրանց տեղափոխել Ղազախ:

Մի օր էլ սովորականի նման թռիչքի պատրաստ՝ սպասում էինք եղանակի բացվելուն, բայց այն գնալով վատանում էր: Այդ պահին մեզ մոտեցավ Ջորի Բալայանը և ասաց.

— Տղանե՛ր, ինձ հետ օդանավակայան են եկել Անդրեյ Սախարովն ու իր կինը: Նրանք ցանկություն են հայտնել իրենց աչքերով տեսնելու երկրաշարժի կատարած ավերածությունները: Նրանք սպասելու ժամանակ չունեն. այսօր երեկոյան պետք է վերադառնան Մոսկվա: Մի բան արե՛ք...

Այլընտրանք չունեինք, իսկ «մի բան անելը» ռիսկի դիմելն էր, ամպերի ու ձյունախառը քամու հետ կռիվ տալը: Մարդիկ հազարավոր կիլոմետրեր կտրել եկել էին մեզ ցավակցելու, մեր վիշտը կիսելու, մենք պարտավոր էինք անել անգամ անհնարինը:

— Ջորի՛ Յայկովիչ,— ասացի,— համաձայն ենք, միայն թե կտանենք այնտեղ, որտեղ կհաջողվի հասնել:

Յամաձայնության եկանք և թռանք մի կերպ հասանք Սպիտակ: Վայրէջքից հետո, որպեսզի ավելորդ ժամանակ չկորցնենք, սկսեցինք բեռնաթափել ուղղաթիռը: Ա. Սախարովը անխոս մոտեցավ և սկսեց փութաջանորեն օգնել բեռնաթափմանը՝ հակառակ մեր արգելքին: Անկեղծ ասած՝ նրա վերաբերմունքից մենք շատ էինք հուզվել: Մոտ երեք ժամի չափ նրանց հետ շրջեցինք հիմնահատակ ավերված Սպիտակում: Նա մինչև հոգու խորքը ցնցվել էր իր տեսածից, արցունքն աչքերին պտտվում էր փլատակների շուրջը... Իսկ եղանակը միտք էլ չուներ բացվելու, ավելի ու ավելի էր սեղմում երկինքը, ուժեղացել ձյունախառը քամին: Մինչև հասանք Երևան 2 ժամ տևեց: Սախարովի հուզ-

նունքը կրկնապատկվել էր: Մոտ կես ժամ իր երախտագիտությունն էր հայտնում մեզ...

Այդ աշխատանքները շարունակվեցին մինչև 1989 թ. հունվարի կեսերը: Արդեն աղետի գոտի ուղղաթիռային թռիչքների կարիքը չկար և հունվարի 20–ին այն ավարտվեց: Այնուհետև բոլոր ուժերը, ներառյալ օգնության եկած ուղղաթիռները, նետվեցին Ղարաբաղ:

ՊԱՏԳԱՄԱՎՈՐՆԵՐԻՆ ՏԵՂԱՓՈԽՈՒՄ ԵՆՔ ՍՏԵՓԱՆԱԿԵՐՏ

Երկրաշարժից հետո առաջին մեծ թռիչքային օրինազանցությունը կատարեցի 1989 թ–ին: Ջորի Բալայանը, որին ճանաչում էի 1982 թվականից, օդանավակայանում մոտենալով ինձ, ասաց, որ ամեն գնով հարկավոր է շտապ Ստեփանակերտ հասցնել ԽՍՀՄ Գխ Ղարաբաղի պատգամավորներին, որոնք նոր էին ժամանել Մոսկվայից: Որպես կանոն, նման հապշտապ դեպքերի ժամանակ եղանակը անբարենպաստ էր, այն էլ ի՜նչ աստիճան: Բայց փրկարարական աշխատանքներին մասնակցելուց հետո քիչ թե շատ փորձ ունեի ամպերի միջով թռչելու և որոշեցի ռիսկի դիմել ու համաձայնություն տվեցի: Միայն նախազգուշացրեցի Զորիին, որ ուղղաթիռը շատ չքեռնեն, ու եթե օդում ես որոշում ընդունեմ ճանապարհի կեսից ետ դառնալ, նա չի ընդդիմանա:

Երևանի վրա մի փոքր բարձրություն հավաքելուց հետո հայտնվեցի ամպերի մեջ և մեկ ժամ երեսուն րոպե պտույտ էինք գալիս: Զորի Բալայանը, որը երևի արդեն զղջացել էր, հինգ րոպեն մեկ մռայլ մտնում էր մեր խցիկը և հարցնում, թե ինչ պետք է անենք: Երբ ասում էի, որ առաջ ենք թռչում, ուրախացած դուրս էր գալիս խցիկից, բայց քիչ անց նորից էր վերադառնում: Իսկ երբ վերջապես սկսեցինք նվազեցնել բարձրությունը, դուրս եկանք ամպերի միջից, ու երևաց Ստեփանակերտը, նրա աչքերը փայլատակեցին: Իսկ պատճառը պարզ էր. ողջ-առողջ տեղ էինք հասնում:

* * *

Բաքվի դեպքերից չորս ամիս անց՝ Երևան–Ակտաու թռիչքներից մեկի ժամանակ, մեր ուղղաթիռներից մեկի շարժիչը խափանվել էր: Ուղղաթիռի հրամանատարը՝ Վարդգես Մնացականյանը, հարկադրաբար վայրէջք էր կատարել Բաքվի օդանավակայանում: Եվ, ի պատիվ նրանց օդանավակայանի ղեկավարության ասեմ, որ իրենց ուղղաթիռներից մեկով ուղևորներին անմիջապես ուղարկել էին Ակտաու, բայց Վարդգեսը իր անձնակազմի հետ 3 օր մնացել էր այնտեղ, մինչև նոր շարժիչի տեղադրելը: Այդ ընթացքում օդանավակայանի մեր ընդհանուր հրամանատարը Սուրեն Վարդանյանն էր, որն էլ ինձ գործուղեց Բաքու՝ մասնակցելու փորձարկմանը: Առանց միջադեպերի հասա Բաքու և վայրէջք կատարեցի «Զաբրաթ» օդանավակայանում: Ազգությամբ ադրբեջանցի իմ վաղեմի ծանոթներից մեկը, ինձ ուրախ դիմավորելով, անմիջապես «բռնորեց» մեր անձնակազմից.

—Նրանք մեզ ամեն քայլափոխի ամոթանք են տալիս, բայց մենք ինչո՞վ ենք մեղավոր, որ էդ տականքները նման ահավոր բաներ են արել (խոսքը իր ազգակիցներին էր վերաբերում):— Հետո էլ ավելացրեց,— եթե ցանկություն ունես այստեղ գիշերելու, քեզ իմ տուն կտանեմ, բայց ճիշտ կանես, որ գնաս:

Նա շատ արագ կարգավորեց մնացած հարցերը, լիցքավորել տվեց ուղղաթիռները և բարի ճանապարհ մաղթեց մեզ: Ես վերադարձա Երևան, իսկ Վ. Մնացականյանը՝ Ակտաու: Մի որոշ ժամանակ անց ահազանգ ստացանք Ակտաուից, որ Ուզեն ավանը, որտեղ տեղակայված էր «Սոյուզզինտերգազ» կազմակերպության բազան, շրջապատել

են մուտուլմանները և սպառնում են հաշվեհարդար տեսնել այնտեղ աշխատող հայերի հետ, իսկ այնտեղ 50 մարդ էր աշխատում: Ինչպես ասացի, մենք ուղղաթիռ ունեինք այնտեղ (հրամանատար՝ Վարդգես Մնացականյան), բայց դա բավական չէր 50 մարդ տեղափոխելու համար, քանի որ ուղղաթիռի մեջ 900 լիտրանոց բաք էր տեղադրված, և երկրորդ ուղղաթիռի անհրաժեշտություն էր զգացվում: Ես իմ անձնակազմով թռա Ակնաու: Վարդգեսի ուղղաթիռում 20 մարդ տեղավորեցինք, իմ ուղղաթիռում՝ 30 և, թռչելով Կասպից ծովի վրայով, ուղղություն վերցրինք դեպի Ստեփանակերտ: Տառապալից ճանապարհը 3.5 ժամ տևեց: Ամբողջ ճանապարհին մեզ անհանգստացնում էր այն միտքը, որ հանկարծ չսպառվի վառելիքը, այլապես կընկնենք անելանելի վիճակի մեջ: Մի կերպ հասանք Ստեփանակերտ, որտեղ ահավոր խառը իրավիճակ էր, մի կողմից էլ՝ պարետային ժամը... Բարեբախտաբար պարետի տրամադրությունը շատ լավ էր, ինքն էլ օգնեց, որպեսզի արագ լիցքավորենք ուղղաթիռները և այդ 50 մարդկանց որքան հնարավոր է շուտ դուրս հանենք Ստեփանակերտից՝ ինչ-որ տեղ մտածելով, որ նրանք այլ նպատակով են եկել: Լավ էր՝ բարեհաջող հասանք Երևան:

ՊԱԿ-Ի (КГБ) ՕԳՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

1989–90 թթ., երբ Ստեփանակերտը համատեղ վերահսկում էին ռուսական զորքերն ու ադրբեջանական ՕՄՕՆ-ը, «ՅԱԿ-40» ինքնաթիռներն էին ուղևորներ տեղափոխում Ստեփանակերտ, իսկ ուղղաթիռներն աշխատում էին Գետաշեն-Շահումյանի և Լեռնային Ղարաբաղի ողջ տարածքով մեկ: Մենք օրինական և անօրինական թռիչքներ էին կատարում, օրինական ու անօրինական բեռներ տեղափոխում: Անօրինական բեռները, որոնք նախատեսված էին Ստեփանակերտի համար, իջեցնում էինք Քոլատակում կամ Բալուջայում, Մարտակերտի համար՝ Վերին Հոռաթաղում կամ Հաթերքում, Շահումյանի համար՝ Գյուլիստանի մոտ, Հադրութի համար՝ Կարմիր շուկայում կամ Վերին Թաղլարում: Իհարկե, վայրէջքի տեղը այնպիսին պետք է լիներ, որ կողմնակի աչքից հեռու լիներ, և գնալ-գալը չնկատվեր: Երևանից տեղափոխվող բեռները ստուգվում էին ՊԱԿ-ի և ԽՍՀՄ-ի ՆԳ աշխատակիցների կողմից, որոնք հատուկ այդ նպատակների համար էին գործուղվել Երևան: Նրանք նաև ուղեկցում էին բեռները մինչև նախատեսված վայրը: Օդանավակայաններում կային միութենական հավաքական ոստիկանության աշխատակիցներ: Վերջիններս ոչ միայն ստուգում էին բեռները, այլև ուղեկցում ուղղաթիռներին: Սկզբում հսկողների հետ դժվար էր աշխատել, քանի որ պրոպագանդան իր գործն արել է, և հետո նրանց ամիսը մեկ փոխում էին: Նոր ջոկատները հավաքվում էին տարբեր վայրերից: Միլիցիայի հավաքական ջոկատի անդամներն իրար չէին էլ ճանաչում: Նրանց հետ բացատրական աշխատանքներ էինք տանում: Մի մասին պարզաբանում էինք, մի մասին՝ համոզում, իսկ մնացածին էլ՝ խմեցնում և կաշառում: Այդ կերպ կարողանում էինք որոշ քանակությամբ զենք և զինամթերք տեղափոխել: Վերահսկում էր և՛ հայկական, և՛ միութենական ՊԱԿ-ը: Այդ ժամանակ օդանավակայանում ռեժիմի պետի պաշտոնը զբաղեցնում էր Արամ Խաչատրյանը, որը մի հրաշալի անձնավորություն էր ու անգնահատելի օգնություն ցույց տվեց: Նրա հրահանգով աշխատակիցները ցուցադրաբար բացում էին այն պարկերն ու արկղերը, որոնց մեջ զենք չկար, հետո Արամի միջոցով ծանոթացա մի քանի կարգին տղաների հետ, որոնց հետ հետագայում համագործակցում էինք:

Սկսվեց փախստականների հոսքը: Մեզ նախապես ասված էր, որ ոչ ոքի չբերենք, սակայն մենք տեղափոխում էինք երեխաներին: Իսկ երբ 1989 թ. սկսվեց Ստեփանա-

կերտի ռմբակոծումը, սկսեցինք դուրս բերել նաև կանանց:

1989 թ. կեսերից Ռուսաստանի դիրքորոշումը ցույց տվեց, որ Ղարաբաղը պետք է մնա Ադրբեջանի կազմում: Մեր թռիչքներն արգելվեցին: Մենք էլ սկսեցինք խորամանկության դիմել: Հաճախ տղաները Վարդենիսի կամ էլ Կամոյի դիսպետչերին հայտնում էին, որ վայրէջք են կատարում Հայաստանի ինչ–որ մի գյուղի մոտ, այդտեղ մնալու են 3 ժամ: Այդ ժամանակահատվածն օգտագործվում էր Ղարաբաղ թռչելու համար: Իջնում էինք Քոլատակ կամ Բալուջա, որպեսզի ՕՄՕՆ–ը գլխի չընկնի:

Ղարաբաղից Հայաստան էինք բերում այն մարդկանց, որոնց սպառնում էր ձերբակալություն կամ էլ հետապնդվում էին իշխանությունների կողմից: 1989 թ. Ոսկեպարի դեպքերի ժամանակ այնտեղ էր «Արաբոյի» ջոկատը, Սարի թաղի Վրեժը, Ճայը, «Սասունցի Դավիթ» և «Անկախականների» ջոկատները:

Մենք ապահովում էինք նրանց մատակարարումը:

«Ռազմաճակատի գիծ» հասկացություն չկար: Իրադրությունն արագորեն փոխվում էր: Ոսկեպարից հետո ողջ ուժերն ուղղվեցին Ղարաբաղ:

1991 թ. ստացանք «Մի–8» տեսակի ուղղաթիռներ, որոնք նախորդներից ավելի հզոր էին և ավելի շատ բեռներ էին տեղափոխում: Դրանց բեռնատարողությունը առավելագույնը հարթավայրի համար չորս տոննա էր, իսկ իներից՝ երեք: Այդ ուղղաթիռների համալրումով մեր վիճակը փոքր–ինչ թեթևացավ: Դրանք նորմայից շատ էինք բեռնում: Եղել է դեպք, երբ տեղափոխել ենք 47 մեծահասակ կամ 5 տ բեռ:

ԻՍԿԱԿԱՆ ՊԱՏԵՐԱԶՄ

1991 թ. սկսվեց իսկական պատերազմ: Աշխատում էինք Ղարաբաղ թռչելու կարճ ճանապարհներ ընտրել: Թռչում էինք Վարդենիսից, Գորիսից կամ Կամոյից: Այդ ժամանակ մեր թռիչքներն ավելի դժվար դարձան: Թռչում էինք հիմնականում վատ եղանակին: Այսինքն՝ մառախուղ, խիտ ամպամածություն, գիշեր, ձյուն ու անձրև: Շատ դժվար էր: Հետո սկսեցինք թռչել այն հաշվարկով, որ մարտական գործողությունների վայրերն անցնենք գիշերախառն՝ վաղ առավոտյան, երբ բոլորը քնած լինեն: Մի քանի անգամ թռանք գիշերը, սակայն դա իրեն չարդարացրեց: Օդային ապարատների ծանրաբեռնվածությունը մեծ էր:

Երբ 1991 թ. Ադրբեջանում Ռուսաստանի ազդեցությունը թուլացավ, Անդրկովկասի ռազմական հրամանատարությունը մեզ մարտական ուղղաթիռ նվիրեց այն պայմանով, որ դա օգտագործվեր Աղդամի զինապահեստը ռմբակոծելու համար: Ընդամենը մեկ պահեստ էր, որին մի հրթիռ էլ բավական էր, որպեսզի հրավառություն սկսվեր:

Ուղղաթիռը տեղ հասցրինք խիստ գաղտնի. այն ներկեցինք այնպես, ինչպես քաղաքացիականը: Հաշվարկներ կատարեցինք, տարբերակներ մշակեցինք, սակայն ինչ–ինչ պատճառներով օպերացիան հետաձգվեց:

Անդրկովկասի ռազմական օկրուգի ղեկավարությունը մեզ լավ սովորեցրեց, թե ինչպես պետք է օգտագործվեն ռազմական ուղղաթիռները: Նրանք շատ լավ գիտեին, թե մենք ինչով էինք զբաղված, ուր ենք թռչում:

1992 թվականի սկզբներին օրենքից դուրս մի բան կատարեցինք, որի մասին հավանաբար ռուսները տեղյակ էին: Ուղղաթիռներ հափշտակեցինք: Մինչ այդ փախցրել էինք երկու «Մի–24», որոնք տարանք Արզնի և թաքցրինք: Բայց հենց հաջորդ օրը ռուսները տանկերով եկան և այդ ուղղաթիռները հետ տարան:

Սակայն մյուս երկու ռազմական ուղղաթիռները, որոնք բերել էինք, նրանք հետ

չպահանջեցին: Այդ ուղղաթիռներով էլ սկսեցինք մեր վարժական թռիչքները, որոնք հետագայում վերածվեցին մարտականի:

Ձորից Քելբաջար տանող ճանապարհին՝ ձորի մեջ, ադրբեջանցիները բազա ունեին: Ով ցանկանում էր վարժվել, ռազմական ուղղաթիռով թռչել և կրակել, ընտրում էր այդ բազան և այդ շենքի վրա սովորում կրակել:

Ադրբեջանցիները բավականին արագ երկու օրում վերականգնում էին վնասվածքները և մեզ «հնարավորություն» տալիս վերսկսել մեր պարապմունքները: Այդ վայրը մեզ համար վեր էր ածվել վարժական հրաձգարանի:

Ճիշտն ասած՝ այդ տեղը առաջինը ես գտա, երբ «Մի–8»–ով Շահումյանից վերադառնում էի և վարժվելու համար հարմար թիրախ էի փնտրում: Վարպետ–սովորեցնողը՝ զինվորական օդաչու Էրիկ Մարտիրոսյանը, ինձ հետ էր:

Այդ ադրբեջանական բազայի վրա սովորեցի ես, ապա Գեղամ Գաբրիելյանը, հետո Ռաֆիկ Մեհրաբյանը:

«ՄԱՅԱԿԸ» ՀԱՂՈՐԴՈՒՄ Է...

1992 թ. սկզբներն էր: Առաջին անգամ թուրքերը մեծ տրամաչափի թնդանոթներից սկսեցին ռմբակոծել Իջևանը: Մեզ ասացին, որ Ղուլանդարի հարևան գյուղից Չաֆարլիից են կրակում, սակայն կոնկրետ տեղ չհայտնեցին: Ես և Գեղամ Գաբրիելյանը վճռեցինք՝ եթե չկարողանանք հայտնաբերել կրակակետերը, ապա կզնդակոծենք գյուղը:

Վայրէջք կատարեցինք Իջևանի կայարանի տարածքում և տեղացիներից մեկին, որը ծանոթ էր տեղանքին, մեզ հետ վերցնելով՝ թռանք՝ կատարելու մեր առաքելությունը: Նախ պարզեցինք, որ գյուղում բնակիչներ չկան, հետո գյուղի դիմացի սարի լանջին մտանք «շուրջպարի» մեջ և իրար հետևից 4–ական կրակահերթ բաց թողեցինք գյուղի վրա, ամեն կրակահերթից՝ 8 հրթիռ... Այդ օրվանից հակառակորդը դադարեցրեց զնդակոծել Իջևանը: Հաջորդ օրը՝ երեկոյան, «Մայակ» ռադիոկայանը հայտնեց, որ Հայաստանից ութ ռազմական ուղղաթիռ (չնայած երկու ուղղաթիռով էինք) զնդակոծել են մի խաղաղ գյուղ և հեռացել:

Հաջորդը Կապանի օպերացիան էր: Քաղաքի հարևանությամբ գտնվող ադրբեջանական գյուղերից Կապանը անընդհատ զնդակոծում էին, ուստի որոշվեց ոչնչացնել թշնամական կրակակետերը:

Մեր ռազմական ուղղաթիռներում մշտապես 6–7 զինված մարտիկներ կային: Նրանք, չզանազանելով հայկական դիրքերը ադրբեջանականից, Գեղամի ուղղաթիռից ավտոմատներով զնդակոծեցին նաև հայկական դիրքերը: Բարեբախտաբար, Գեղամը, ժամանակին հասկանալով, թե ինչ է կատարվում, հրամայել է դադարեցնել կրակը: Կրկին «Մայակ» ռադիոկայանը հայտնեց, որ երկու անհայտ ուղղաթիռներ իրենց կրակով ոչնչացրել են և՛ հայկական, և՛ ադրբեջանական դիրքերը ու անհետացել:

Գորիսի շրջանում մի քանի կրակակետեր վերացնելուց հետո հասանք Շուշի: Շուշիի ազատագրման օրը պետք է թռչեինք մինչև Լիսագորի լեռնանցքը: Սակայն չկարողացանք, քանի որ Լաչինի տարածքում թուրքերը ՀՕՊ–ի մի քանի ուժեղ կետեր ունեին: Երբ անցնում էինք Լաչինով, թուրքերը ուժեղ կրակ բացեցին, ուստի մենք հարկադրված էինք վերադառնալ և փորձել վերացնել ՀՕՊ–ի այդ կետերը: Սկսեցինք դրանց վրա «աշխատել»: Հաջողվեց դրանք վնասազերծել, սակայն մեր ուղղաթիռներից մեկը վնասվածք ստացավ, և մենք ստիպված վերադարձանք:

Դրանից հետո Նարեշտարի օպերացիան էր: Հրամանատարները ես և Գեղամն

էինք, իսկ անձնակազմերը նորաստեղծ հայկական օդուժի օդաչուներն էին, որոնք դեռ անվարժ էին, նրանց պետք էր սովորեցնել: Նրանց տարանք մարտի մեջ «մկրտելու»: «Մի–24»–ը վարում էր Զամբուլադ Մուրադյանը: Երկու «Մի–8» ռազմական ուղղաթիռներով էլ մենք էինք թռչում: Դա 1992 թ. վերջը և 93–ի սկիզբն էր...

Այնուհետև Երասխավանի օպերացիան էր: Հանձնարարված էր ոչնչացնել Անանուն լեռնանցքի գյուղերում տեղակայված կրակակետերը:

Հաջորդը Քելբաջարի օպերացիան էր:

Երբ մեր օդուժը ստեղծվեց, ռազմական ուղղաթիռները հանձնվեցին զինվորականներին: Մենք մեր գիտեցածը փոխանցեցինք նրանց՝ հաղորդելով այն փորձը, որ ձեռք էինք բերել մարտական թռիչքների ընթացքում:

Ռուսներից Հայաստանում մնացել էին «Մի–24»–ի երկու հրամանատար՝ Դմիտրի Կալյոնովը և Լեոնիդ Դիդենկոն, որոնք ծառայում էին պայմանագրային սկզբունքով և մինչև Հայաստանից գնալը, նրանք ինձ ու Գեղամ Գաբրիելյանին սովորեցրին «Մի–24»–ով թռչելու և զենքերից կրակելու նրբությունները:

Նրանք երկուսն էլ բարեհոգի տղաներ էին, Աֆղանստանի պատերազմի մասնակից փորձառու օդաչուներ: Ես ու Գեղամը շատ էինք մտերմացել նրանց հետ: Մենք նրանց հետ բավականին երկար աշխատեցինք: Գեղամն ու ես թռչում էինք «Մի–17» մարտական ուղղաթիռներով, որոնք գողացել էինք 1991 թ., նրանք՝ «Մի–24»–ով, հետո առաջարկեցին իրենց ուղղաթիռներով թռչել, որպեսզի իրենց գիտելիքներն ու փորձը մեզ հաղորդեին և ծանոթացնեին այդ ուղղաթիռների նրբություններին, որպեսզի հետագայում առանց դժվարությունների ինքներս կարողանայինք շահագործել: Որոշեցինք առաջին փորձը կատարել Հոկտեմբերյանի մոտ, որտեղ էլ նրանք (Գեղամը Դիմայի հետ թռավ, ես՝ Լյոխայի) մեզ սովորեցրին դիպուկ կրակել ուղղաթիռի թնդանոթից: Վերադարձին մեր օդանավակայանի վրա (ինձ փորձելու համար) Լյոխան առաջարկեց ցույց տալ «Մի–24»–ի թռիչքային հնարավորությունները: Ես նրան խնդրեցի այդ ընթացքում ինձ չխանգարել և սկսեցի ակրոբատիկ վարժություններ կատարել: Նա ապշած ինձ էր նայում, բայց օդում ոչինչ չասաց: Երբ արդեն վայրէջք էինք կատարել, հարցրեց, թե որտեղ եմ սովորել նմանատիպ վարժություններ: Իմ փոխարեն Գեղամը պատասխանեց. «Ստոյապան ինքնաթիռային ակրոբատիկ թռիչքների ԽՍՀՄ սպորտի վարպետ է»:

Ցավոք, նրանք Հայաստանից նեղացած հեռացան, իհարկե ոչ մեր մեղքով, և հրաժեշտից առաջ ասացին.

— Ձեր կառավարությունը մեզ խաբեց. խոստացած գումարները չտվեց, բայց եթե անձամբ ձեզ մեր օգնությունը պետք լինի, ցանկացած պահի պատրաստ ենք, կանչեք, իսկ պետության պատվերով չենք գա, և հարցը գումարի մեջ չէ, այլ վերաբերմունքի:

* * *

Շահումյանի կորստից հետո այնտեղ մնացին մեկ տասնյակից ավելի տղաներ: Ծանր և բարդ գործ էր նրանց պարեն հասցնելն ու վիրավորներին դուրս բերելը: Այնտեղ թռչելու մի հարմար ճանապարհ էինք գտել: Վարդենիսից սարերով գնում էինք Շահումյան և նույն ճանապարհով վերադառնում: Այդ ուղղությամբ սարի վրա թուրքերը զենիթային թնդանոթ էին տեղադրել: Սպասում էինք այնքան, որ սարի գագաթը ամպով պատվի, որպեսզի նրա վրայով աննկատ անցնենք:

Կատարում էինք նաև սանիտարական ավիացիայի դեր: 1993–1994 թվականներին հիմնականում վիրավորներ էինք տեղափոխում Հայաստան: Դա շարունակվեց մինչև 1994 թ. մայիսյան զինադադարը:

Իջնանից վերև՝ թուրքական տարածքում, ավազահանքեր կային, որտեղ թուրքերը «Գրադ» կայանք էին տեղադրել: Երեք ուղղաթիռով՝ երկու «Մի–24» և մեկ «Մի–8» գնացինք այդ ուղղությամբ, սակայն «Գրադը» չգտանք: Ուղղաթիռների իրթիռներ դժվար էին ճարվում, սակայն բնավորության գիծ էր դարձել՝ բազա վերադառնալ առանց իրթիռների, այսինքն՝ դրանք անպայման պարպել հակառակորդի այլ կրակակետի վրա և առավելագույն վնաս պատճառել նրան: Այդպես ոչնչացրինք Ջաֆարլուի մոտակայքում եղած կրակակետերը:

Կոլյանովը և Դիդենկոն կարգին տղաներ էին: Նրանք բարեխոսում էին մեզ համար Կիրովաբադում գտնվող ռուսական ուղղաթիռային բազայի իրենց ընկերներին: Խնդրում էին, որպեսզի մեզ այնքան էլ չնեղեն: Մենք չգիտեինք, թե մեր կատարած մարտական թռիչքները որքանով էինք լավ կատարել: Ուրիշ չափանիշներ չկային, որ համեմատեինք:

Ինձ ավելի շատ դուր էր գալիս պայքարի սկզբնական շրջանը: Բոլորը մաքուր էին, չկային տարբեր կուսակցություններ, բոլորը նպատակաուղղված էին մեկ բանի, կար մեկ գործ: Մենք հեռու ենք գտնվել կուսակցական խաղերից, չնայած մի շարք կուսակցություններ առաջարկում էին մտնել իրենց շարքերը: Խոստանում էին զանազան բարիքներ: Տղաները, չնայած ծանր պայմաններին, չհամաձայնեցին: Վեց տարվա ընթացքում փոխվեց հինգ վարչության պետ: Խոսքերով նրանք բոլորն էլ հայրենասեր էին, սակայն երբ պետք էր պատասխանատվությունն իրենց վրա վերցնել, հրաժարվում, խուսափում էին:

Մեր օդանավակայանի ղեկավարությունը վեց տարվա ընթացքում փոխվեց հինգ անգամ՝ Սուրեն Ռուբենի Վարդանյան (այժմ «ՅԱԿ–40»–ի էսկադրիլիայի հրամանատարն է), Էդիկ Գեղամի Բաղալյան (այժմ՝ բիզնեսմեն), Արամ Լևոնի Սաֆարյան (մինչև վերջերս «Զվարթնոց» օդանավակայանում բաժնի վարիչ), Քաջիկ Նիկոլայի Մնացականյան (ռազմական օդուժի հրամանատար), իսկ 1991 թ. վերջերից մեզ ղեկավարում էր Սերգեյ Լոռենցի Վանցյանը:

ՔՈՔՍ ԵՎ ԿՈՔՍ



Անգլիա. տղաները հյուրընկալվել են Քերոլայն Քոքսին

Քոքսի հետ հաճախ ենք թռել Ղարաբաղ: Նրա հետ առաջին թռիչքը հետաքրքիր էր: Քոլատակից պատրաստվում էինք թռչել Երևան, երբ հայտնեցին, որ Զորի Բալայանը խնդրել է փոքր–ինչ սպասել. ուղևոր կա: Եկավ Զորին, նրա հետ Քոքսը: Նրանց հազիվ տեղավորեցինք մարդկանցով լեփ–լեցուն ուղղաթիռում:

Քոքսը Ղարաբաղ գալիս պարտադիր այցելում էր Շուշի և Գանձասար, ապա նոր գնում իր գործերով: Հիշում եմ մի անգամ շահումյանցիներին հայտնել էին, որ Քոքսին բերում են Ստեփանակերտ, այնտեղ նրան դիմավորեք, որ տանեք ձեզ մոտ: Ուրախացած շահումյանցիները երեք բեռնատար մեքենա էին ուղարկել քարաձիգի համար (կոքս–քարածուխ):

ԽՆԴՐԵՑԻՆՔ... ԵՎ ՄՏԱՑԱՆՔ...

Գիտակցելով, որ պատերազմն անխուսափելի է, և շուտով թռիչքները կշարունակվեն այլ իրավիճակներում, զենք խնդրեցի: Միայն ինքնաշեն ատրճանակ տալու հնարավորություն կար, ուստի հրաժարվեցի: Ասկերանի Սամվելը խոստացավ գործարանային արտադրության ատրճանակ տալ: Մեկ ամիս անց նա լուր ուղարկեց. «Ուզածդ կա, արի՛ վերցրու»: Բայց ես հո լավ գիտեի, թե ի՛նչ չարչարանքներով ու դժվարություններով են հայթայթում զենքի յուրաքանչյուր միավոր ու տեղափոխում Ղարաբաղ, այնպես որ ատրճանակը զիջեցի տղաներին:

Սակայն ուղղաթիռների անձնակազմերը զինելու անհրաժեշտություն կար: Վազգեն Սարգսյանի օգնությամբ հեռուստատեսությամբ դիմեցինք ժողովրդին՝ խնդրելով օգնել: Շնորհակալ ենք՝ օգնեցին:

Զենքը մեզ մոտ լինում էր միայն Ղարաբաղ գնալիս: Այն այնպես բաշխեցինք, որ յուրաքանչյուր թռիչքի ժամանակ անձնակազմի մոտ լինի երկու ատրճանակ և մեկ ավտոմատ: Դա արվեց, որպեսզի հակառակորդի տարածքում հարկադրական վայրէջքի դեպքում հնարավոր լինի դիմագրավել թշնամուն, մինչև յուրայինների հասնելը, իսկ ծայրահեղ դեպքում՝ ինքնասպանություն գործել, որովհետև թուրքն իր համար առաջին թշնամին համարում էր ուղղաթիռների անձնակազմերը: Նրանք լավ գիտեին մեր կատարած աշխատանքի մասին, ուստի դժվար չէր պատկերացնել, թե գերի ընկնելու դեպքում ինչպես կվարվեին օդաչուների հետ:

* * *

Սկզբում Շահումյան սովորական մարդատար թռիչքներ էինք կատարում: Երբ դրությունը սրվեց, երևան եկավ զենքի անհրաժեշտությունը:

Շահումյանում արդեն խորհրդային զորք կար, որը ստուգում էր բեռները, սակայն չէին ստուգում օդաչուներին:

Սկզբնական շրջանում անձնակազմերի և տեղացիների միջև չկար վստահություն, այն ժամանակ դեռ ՊԱԿ–ը լավ էր աշխատում, անձնակազմերի հետ թռչում էին ԽՍՀՄ–ի ՆԳՆ–ի ներկայացուցիչներ:

Շահումյան գնալիս հանդիպակաց ուղղաթիռի անձնակազմը զգուշացրեց, որ վայրէջքատեղում խորհրդային զորքերը խուզարկում են ուղևորներին:

Մենք նախազգուշացրինք ուղևորներին: Նրանք, թեև կասկածանքով, բայց զենքը մեզ ի պահ տվեցին: Իհարկե, նրանց մի լավ տնտղեցին: Երբ արդեն վտանգն անցել էր, մենք վերադարձրինք զենքերը: Միայն դրանից հետո վստահության և համագոր-

ծակցելու դաշինք կնքվեց...

Ծանոթացանք Մեղրյան Շահենի հետ, սկսեցինք զենքի և զինամթերքի տեղափոխումը, աստիճանաբար մեծացնելով քանակը, խուսափելով ՊԱԿ–ից և խորհրդային զորքերից:

* * *

Սովորական թռիչք էր, ուղղաթիռի հրամանատարը ես էի, իսկ ստուգող տեսուչը՝ Յուրա Գասպարյանը: 1989 թվականն էր: Արդեն օդում էինք, երբ ուղևորներից երկու երիտասարդ մոտեցան մեզ ու հայտնեցին, որ իրենց մոտ երկու ատրճանակ ու փամփուշտներ կան ու խնդրեցին դրանք անցկացնել: Ինչպես հետո պարզվեց, նրանք Շահումյանի ինքնապաշտպանության ջոկատի անդամներից էին՝ Յակոբն ու Ավագը: Մենք, անշուշտ, կատարեցինք նրանց խնդրանքը:

— Եթե նման պրոբլեմներ լինեն, ապա կարող եք վստահել մեզ,— ասացինք մենք:

Այսպես՝ մի տասն օր անց Երևանում տղաները կրկին մոտեցան մեզ.

— Կարո՞ղ եք մի քանի պարկ զենք տեղափոխել Շահումյան:

Մենք լավ գիտեինք ուղղաթիռի հնարավորությունները և տեղանքը:

— Կարող ենք,— պատասխանեցինք:

Շահումյան թռչելիս իջնում էինք Գյուլիստան: Գյուլիստանի մոտ կար կարտոֆիլի դաշտ, որն աստիճանաբար վերածվեց վայրէջքի հրապարակի:

Բացի զենք ու զինամթերքից՝ Գյուլիստան էինք տանում նաև մարտական ջոկատներ, բեռները իջեցնում, ապա բարձրանում օդ, փոքր–ինչ հետ թռչում և մեր սովորական ճանապարհով շարունակում թռիչքը Շահումյան, ասես ոչ մի տեղ էլ վայրէջք չենք կատարել և գալիս ենք Երևանից:

ԹԱԹՈՒԼ ԿՐՊԵՅԱՆ

Մեզ օգնելու նպատակով հատկապես մեծ աշխատանքներ էր ծավալել Թաթուլ Կրպեյանը: Նա կարողացել էր մտերմանալ և լեզու գտնել Գետաշենի զինվորական պարետի հետ: Թաթուլը վաղօրոք զգուշացնում էր, թե երբ կարելի է առանց անհանգստանալու ուղղաթիռն ամբողջությամբ բեռնել զենքով և տեղ հասցնել:

Այդ պարետներն էլ մեկ կամ երկու ամիսը մեկ փոխվում էին: Բայց Թաթուլը կարողանում էր մտերմանալ նաև նրանցից հետ: Երբ վայրէջք էինք կատարում, պարետը զինվորներին հրամայում էր թիկունքով շրջվել դեպի ուղղաթիռը և գրավել օղակաձև պաշտպանություն: Այդ ժամանակ սկսում էինք զենքը հանգիստ դատարկել:

Թաթուլը պարետին ու զինվորներին կաշառում էր... գարեջրով և ձկով, որը տանում էինք Երևանից ու Սևանից: Մեկ–մեկ էլ զինվորների համար պաղպաղակ էինք տանում: Թաթուլին շատ էինք սիրում և հարգում: Տեսել էինք շատ շատերին, սակայն նրա նման գրագետ և զարգացած մարդու միշտ չես հանդիպի: Յիշում եմ՝ հերթական անգամ զենք էինք տարել Շահումյան, մեզ դիմավորողների մեջ էր նաև Թաթուլը: Նա շատ ուրախացավ՝ մեզ տեսնելով: Արդեն շատ ուշ էր, եղանակն էլ՝ անբարենպաստ. ուժեղ քամի, ձյուն, մառախուղ, որը շարունակվեց երկու օր: Այդ երկու օրը մենք Թաթուլի հետ անցկացրինք:

— Ինչ լավ է այստեղ,— ասաց նա,— ես առիթից կօգտվեմ ու մի փոքր կհանգստանամ: Իսկ եթե պետք լինի, դուք ինձ 15 րոպեում Գետաշեն կհասցնեք: Չնայած նա ան-

հանգիստ էր, բայց քանի որ մենք նրա կողքին էինք և հարկ եղած դեպքում նրան տեղ կհասցնեինք, իրեն թույլ տվեց մի քանի բաժակ խմել ու ազատություն տալ զգացմունքներին: Բառացիորեն նա տառապում էր: Նրան ամեն ինչ էր անհանգստացնում. այն՝ ինչ կատարվում էր Արցախում և ողջ Հայաստանում: Մենք երկար զրուցեցինք, լավ էր՝ այդ երկու օրը աննպատակ չանցավ. ընկերակցեցի Թաթուլին՝ նրան հնարավորություն տալով հանգստանալու, թուլացնելու լարվածությունը և դատարկելու հոգում կուտակված դառնությունը:

ԼԵՈՆԻԴ ԱԶԳԱԼԴՅԱՆ

Լեոնիդ Ազգալդյանը Մոխրաթաղի հրամանատարն էր: Նա, ինչպես ասում են, «ուղեղ» էր: Մերգելյանի ինստիտուտից էր և մեծ սեր ուներ տեխնիկայի նկատմամբ: Նրան միշտ տեսնում էինք գիրքը ձեռքին: Աշխարհում զենք չկար, որ չիմանար դրանց տեխնիկական տվյալները: Բացի այդ՝ գիտեր դրանց օգտագործման ձևերը: Հոյակապ կազմակերպիչ էր: Մոխրաթաղի ջոկատը զինված և պատրաստված լավագույն ջոկատն էր: Հոյակապ ու անբերի կազմակերպեց Ղարաբաղից սպիրտի արտահանումը, որի եկամուտներով զենք ու հանդերձանք էր ներկրում: Նա օգնում էր բոլորին՝ Մորուք Ռաֆոյին, Մարտակերտի ջոկատներին: Շատ արժանավոր տղաներ կային... Ափսոս՝ նրանցից շատերը զոհվեցին... Զոհվեց և Լեոնիդի նման գերազնիվ մարդը... Մեզ միշտ զարմացնում էր ոչ միայն այն, որ նա այդ աստիճան խելացի, զարգացած էր, այլև նրա անսահման ուշադրությունը, նվիրվածությունը իր հայրենիքի, ժողովրդի, իր ենթակայության տակ ծառայող մարտիկների և ընդհանրապես մարդու նկատմամբ: Մի՞թե նրա նմանները արժանի էին զոհվելու... Նրա մահը նա ճակատագրի սխալմունքն էր, դաժան սխալմունք...

«ՏԵՐ ԵՄ...»

1990 թ. ձմռանն էր՝ Գետաշենի անկումից առաջ: Իրադրությունը պայթյունավտանգ էր: Թուրքերի հարձակման վտանգ կար, և անհրաժեշտ էր մեկ ջոկատը շտապ տեղափոխել Գետաշեն: Եթե չեմ սխալվում, դա Մասիսի ջոկատն էր, լավ զինված և պատրաստված տղաներ էին: Մոտավորապես ժամը 16-ն էր: Պետք է գնայինք լույսով և վերադառնայինք գիշերով: Եղանակը շատ վատ էր: Օդանավակայանի ղեկավարությունը թռիչքի թույլտվություն չէր տալիս, դիմեցինք քաղաքացիական ավիացիայի վարչությանը՝ թռիչքը թույլատրելու համար, բայց այնտեղից պատասխան չստացանք: Այդ ժամանակ եկավ Վազգեն Սարգսյանը, որին բացատրեցինք իրավիճակը: Նա հարցրեց, թե ինչ է հարկավոր այդ թռիչքն իրականացնելու համար: Մենք պատասխանեցինք՝ եթե վաղը մեզ աշխատանքից հեռացնելու հարց բարձրացվի, մեզ պաշտպան կանգնի՞, որովհետև այդ թռիչքով խախտվում են բոլոր օրենքները: Վազգեն Սարգսյանը խոստացավ տեր կանգնել:

— Գիտես չէ՞, որ թռիչքն անպայման պետք է կատարվի:

— Այո՛, գիտե՛մ, բայց միայն մի հարց կա: Ես էլ, Մեհրաբյան Ռաֆիկն էլ կարող ենք պատասխանատվությունը վերցնել մեզ վրա, եթե դու հետագայում պաշտպանես մեզ: Եվ նա ասաց. «Տեր եմ...»:

Թռիչքը կատարվեց: Ջոկատն իջեցրինք Գետաշենից ոչ հեռու՝ լքված գոմերի մոտ:

Այնտեղից տղաները մտան Գետաշեն...

Հաջորդ օրը Վազգեն Սարգսյանն անձամբ եկավ՝ շնորհակալություն հայտնելու առաջադրանքի կատարման համար: Նա եկավ վիճաբանության այն պահին, երբ զորամասերից մեկի հրամանատարին փորձում էինք համոզել, որ վատ եղանակի պատճառով անհնար է թռչել: Նրանք, նկատելով մոտեցող Վազգենին, լռեցին:

Երբ Վազգենը շնորհակալություն հայտնեց և պատրաստվում էր հեռանալ, զորամասի հրամանատարը հարձակվեց մեզ վրա: Վազգեն Սարգսյանը շրջվեց.

— Ի՞նչ պրոբլեմ կա,— հարցրեց նա:

Մենք բացատրեցինք գործի էությունը: Դիմելով զորամասի հրամանատարին՝ նա ասաց.

— Այս տղաներն անում են ամեն բան, ինչ հնարավոր է: Ո՛չ մի վիճաբանություն: Ինչպես նրանք կասեն, այդպես էլ կլինի:

Դրանից հետո մեզ հետ բացառիկ դեպքերում էին վիճում:

Հետագայում համագործակցելով Վազգեն Սարգսյանի հետ՝ շատ պրոբլեմներ էինք լուծում:

ԱՎԵԼԻ ԱՊԱՀՈՎ Է ՉՈՐՍԸ, ՔԱՆ ՄԵԿԸ

Ղարաբաղ թռչելիս չորս ուղղաթիռով էինք հատում սահմանը: Իհարկե, չորսի միաժամանակյա անցումը դժվար էր, ավելի հեշտ էր մեկի անցնելը, սակայն դա արվում էր նրա համար, որ եթե ուղղաթիռներից մեկին մի բան պատահեր, մնացածները կարողանային նրան փրկել կամ օգնել: Աշխատում էինք միմյանց չկորցնել տեսադաշտից: Երբ անցնում էինք սահմանը, յուրաքանչյուրս գնում էր իր ուղղությամբ:

Վերադառնում էինք այն հաշվարկով, որ կրկին միասին հատենք սահմանը:

...Քելբաջարի վրայով չորս ուղղաթիռներով էինք անցնում, առաջինը ես էի, երկրորդը՝ Նորայր Վարդանյանը, երրորդը՝ Գեղամ Գաբրիելյանը և չորրորդը՝ Ռաֆիկ Մեհրաբյանը: Ռադիոյով լսեցի Նորիկի ձայնը.

— Ստյոպ, մի բան ասեմ՝ չվախենաս:

Ասացի՝ լսում եմ:

— Գիտե՞ս, քո հետևից արդեն կրակում են:

— Ես արդեն անցա: Հիմա դուք մտածեք, թե ինչպես եք անցնելու:

Բոլորս էլ ծիծաղեցինք: Նման պայմաններում աշխատում էինք հումորով դուրս գալ ծանր իրավիճակներից:

1991 թ. ձմռանն էր: Չորս ուղղաթիռով վերադառնում էինք Լաչինի և Քելբաջարի միջն ընկած տարածքով: Նկատեցինք, որ Յուրա Գասպարյանի ուղղաթիռին խփել են: Մեքենայի հետևից ծուխ էր դուրս գալիս: Ես և Գեղամ Գաբրիելյանը գալիս էինք նրա հետևից: Որպեսզի ավելորդ խուճապ չառաջանա, ռադիոյով հարցրինք.

— Յուրա՛, քո մոտ դրությունն ինչպե՞ս է:

— Նորմալ:

— Սարքերն ամեն ինչ նորմա՞լ են ցույց տալիս:

Յուրան ստուգեց և հայտնեց.

— Ամեն ինչ նորմալ է:

— Եթե ամեն ինչ նորմալ է, ինչո՞ւ է քո ուղղաթիռը իր հետևից ծխի պոչ քարշ տալիս...

Յուրան դուրս է գալիս սալոն և տեսնում, որ գնդակը կպել է շարժիչի ալյումինե փականին ու ծուխ է հանում:

Նման պայմաններում զգուշացնում էինք նրբորեն, որպեսզի անձնակազմը խուճա-

պի մեջ չընկնի: Բավական էր, որ ուղղաթիռի շարժական աստիճանը թույլ կամ վատ ամրացվեր, թռիչքի ժամանակ այն կարող էր ընկնել և մեծ աղմուկ հանել, և տպավորություն էր ստեղծվում, թե թշնամին խփեց: Նման բան էր առաջանում, երբ ուղևորի ձեռքից մի որևէ ծանր բան էր ընկնում:

ԿԱՆՈՆԱՎՈՐ ԿԱՊԻ ԲԱՑԱԿԱՅՈՒԹՅԱՆ «ՕԳՈՒՏԸ»

1991 թվականն էր: Մեզ հայտնեցին, որ Հադրութում ծանր վիրավոր կա, և անհրաժեշտ է նրան շտապ տեղափոխել: Այդ ժամանակ Հադրութում ծանր իրավիճակ էր: Անընդհատ ռմբակոծում էին: Թռչում էինք՝ գրեթե կպչելով ծառերի գագաթներին: Կապի հույս չկար: Վայրէջք կատարեցինք Հադրութի մարզադաշտում: Մեկ էլ նկատեցինք, որ վերևից «Վիլիս» է գալիս և մեկը, մեքենայի դուռը բացած, ինչ-որ բան է գոռում: Ասացի՝ սպասենք, թող մոտենա, տեսնենք՝ ի՛նչ է ասում: Մոտեցավ մեզ և սկսեց բարկանալ.

— Ինչո՞ւ չեք զգուշացրել, որ գալիս եք:

— Լա՛վ, հիմա առանց վրդովվելու բացատրիր, թե բանն ինչն է:

Նա ասաց.

Առանց նախազգուշացման ինչո՞ւ եք եկել, չե՞ք տեսնում, որ չորս կողմից կրակում են: Գիտե՞ս, որ քո ուղղաթիռի վրա մենք երկու «Ստրելա» ենք բաց թողել:

Ու նայում է, թե մեզ վրա ինչ տպավորություն թողեց իր ասածը.

Իսկ ես պատասխանեցի.

— Փա՛ռք Աստծո, որ կրակել չեք սովորել... Եկել ենք վիրավորի հետևից:

Հետո նա բացատրեց, որ մինչև թռչելը անհրաժեշտ էր նախազգուշացնել: Դե՛, դա մեր խնդիրը չէր, այդպես էլ պատասխանեցի տղաներին: Այդտեղից թռանք Մեծ Թաղլարի մոտ գտնվող անտառեզրը և վերցրինք վիրավորին:

Կանոնավոր կապի բացակայությունը խիստ ծանր վիճակ էր ստեղծում: Նման պարագայում մենք ավելի շատ մերոնցից էինք վախենում, քան թուրքերից:

"CANAL-5"-Ի ԹՂԹԱԿԻՑՆԵՐԸ

...Գետաշենից վերադառնում էի, երբ Թաթուլ Կրպեյանը մոտեցավ և ասաց.

— Լսի՛ր, Ստյոպա, ուզում ենք փախցնել ռուսների կողմից ձերբակալված ֆրանսիական հեռուստատեսության թղթակիցներին, խնդրում եմ ուղղաթիռի շարժիչները չանջատես:

Տասնհինգ րոպե հետո տղաները բերեցին գերի ընկածներին, և մենք անմիջապես օդ բարձրացանք: Այստեղ սկսվեց ամենահետաքրքիրը: Եղանակն անտանելի էր, չորս կողմը խիտ ամպեր էին: Ոչ մի կերպ չէինք կարողանում դրանց միջից դուրս գալ: Անհրաժեշտ էր Գետաշեն վերադառնալ, սակայն հայտնի պատճառով չէինք կարող:

Գետաշենից Կամո ուղղաթիռը հասնում էր 35-40 րոպեում: Համարյա 45 րոպե անընդհատ թռչում եմ ամպերի միջով: Գաղափար անգամ չունեմ, թե որտեղ ենք գտնվում: «Ռադիոմայակը» ցույց տվեց, որ արդեն Կամոյի վրա ենք: Շատ ուրախացանք և սկսեցինք իջնել: Անսպասելիորեն ամպերի մեջ անցք նկատեցինք և տեսանք, որ հայտնվել ենք Շորժայի սարերի վրա: Հազիվ փրկվեցինք անխուսափելի վթարից: Նույն օրը՝ երեկոյան, "CANAL-5"-ի թղթակիցները ելույթ ունեցան ՀՀ Գերագույն խորհրդում և մանրամասնեցին Գետաշենում իրենց հետ կատարվածի մասին:

* * *

Մեկ անգամ Շահումյան գնալիս մեզ հետապնդեցին ռազմական ուղղաթիռները: Իմ առջևից գնում էր Թոֆիկ Ալավերդյանը: Օդում հանդիպեցինք Մարտակերտից վերադարձող Նորայր Վարդանյանին: Նա հայտնեց, որ իր ուղղաթիռին հետապնդում են երկու «Մի–24»: Քանի որ Նորայրը բեռ չուներ, բարձր էր թռչում, իսկ «Մի–24»–ները 2000 մետրից բարձր չէին կարողանում թռչել, չնայած շատ մանևրային ուղղաթիռներ էին: Պետք էր նրանց ուշադրությունը շեղել Նորայրից...

Թոֆիկ Ալավերդյանը, ավելի շուտ նկատելով ռազմական ուղղաթիռներին, կարողացավ պոկվել նրանցից: «Մի–24»–ները սկսեցին կրակել իմ ուղղաթիռի վրա: Ես մտածեցի և հիշեցի, որ «Մի–24»–ների բազան Կիրովաբադում է, ուրեմն նրանք այդքան թռչելով պետք է որ ծախսած լինեն վառելիքը: Ուրեմն նրանք իմ հետևից չեն գա, ուստի բացեցի գերագույն արագությունը՝ ժամում 254 կմ: Հետո նկատեցի, որ բարձրության շնորհիվ ուղղաթիռի արագությունը հասել էր 290 կիլոմետրի...

* * *

Մեր ուղղաթիռները երկրաշարժի ժամանակ էլ էին գիշերային թռիչքներ կատարում, բայց այդ թռիչքներին անձնակազմերը որոշ չափով պատրաստ էին: Մթնշաղին թռչում էին երկրաշարժի գոտուց, մթնով անցնում ճանապարհը և վայրէջք կատարում օդանավակայանում, որը նախապատրաստված էր գիշերային պայմաններում վայրէջք կատարելու համար:

Առաջին գիշերային վայրէջքը ոչ օդանավակայանի տարածքում կատարվել է 1989 թվականին Արովյան քաղաքի մոտակայքում, երբ Քելբաջարի տարածքից պիտի Հայաստան տեղափոխեին ինչ–որ ձերբակալվածներ: Այդ ժամանակ դա հույժ գաղտնի էր: Մթնշաղին վայրէջք կատարեցին Քելբաջարի տարածքում՝ մի անտառոտ սարի փեշին՝ պայմանավորված վայրում: Վերցնելով ուղևորներին՝ վերադարձան Հայաստան: Վայրէջքի վայրը նշված էր մի փ.ոքր հրապարակում, որի չորս անկյուններում անվադողեր էին վառվում:

Դա առաջին և շատ բարդ թռիչքն էր, ուստի հնարավորին չափ փորձառու անձնակազմ ընտրվեց, հրամանատարները Գեղամ Գաբրիելյանն ու Ստեփան Նիկողոսյանն էին: Քանի որ այդ ժամանակ Հայաստանը ուներ ընդամենը երեք ուղղաթիռ, թեկուզ մեկ հատի կորուստը անուղղելի հետևանքների կարող էր հանգեցնել:

* * *

Գետաշենի լինել–չլինելը այն ժամանակ ավելի շատ քաղաքական հարց էր: Խորհրդային և ադրբեջանական ՕՄՕՆ–ի հետ մեր առաջին իսկ բախումներից հետո բնակչությունը լքում էր հարազատ բնակավայրը՝ ավելի ապահով տարածք գտնելու ակնկալիքով: Իսկ շրջափակումը ավելի էր բարդացնում իրավիճակը: Այդ պայմաններից ելնելով՝ հարկավոր էր և՛ պաշտպանական ջոկատներ տեղափոխել, և՛ բնակչության համար ապրելու նպաստավոր պայմաններ ստեղծել: Առաջինի բարդությունը այն էր, որ հենց սկսվում էր անձնագրային ռեժիմը, ջոկատների մեծ մասը պիտի դուրս բերվեր, իսկ ավարտից հետո կրկին վերադարձվեր իրենց տեղերը: Մի մասն էլ թաքնվում էր անտառներում: Երկրորդ խնդիրը լուծելն ավելի բարդ էր, քանի որ հարկավոր էր բնակչության համար տնտեսական, պարենային ապրանքներ, հագուստ, դպրոցականների համար անհրաժեշտ իրեր տեղափոխել, իսկ այնտեղից Հայաստան գյուղատնտեսական ապ-

ռանքներ բերել վաճառքի, որպեսզի բնակչության գնողունակությունն ապահովվի: Այդ գործին շատ օգնեցին տեղի ինքնապաշտպանական ջոկատի հրամանատար Թաթուլ Կրպեյանը և կոոպերատորների նախագահ Ալբերտը, որը կազմակերպում էր Գետաշենից ազնվամորու արտահանումը:

Օդաչուների դժվարությունը ուղղաթիռների պակասն էր, եղածն էլ բավականին հին էր: Բոլոր թռիչքները կատարվում էին գերբեռնված ուղղաթիռներով: Գետաշենի մոտի վայրէջքատեղը փոքր մակերես ուներ: Մի կողմից ձոր էր, մյուս կողմից՝ բլուր, ընդհանուր երկարությունը կլիներ մոտ 30 մետր, որը շատ քիչ էր գերբեռնված ուղղաթիռի համար: Հայտնի է՝ որքան ծանր է բեռը, այնքան պետք է մեծ լինի ուղղաթիռի արագությունը, որ կարողանա կտրվել գետնից, թռիչք կատարի: Հաճախ օդաչուն ստիպված նահանջում էր մինչև բլրի փեշը, այնտեղից շարժվում դեպի ձորը՝ արագություն հավաքելու համար, և, ի վերջո, քանի որ այդ տարածությունը շատ փոքր էր, ուղղաթիռը բառիս բուն իմաստով «գցում» էին ձորը, որպեսզի ուղղաթիռը վայր իջնելով կարողանար անհրաժեշտ արագություն հավաքեր և շարունակեր թռիչքը դեպի Հայաստան: Վայրէջքի ժամանակ ուղղաթիռի շարժիչների թույլ հզորության պատճառով հաճախ ոչ թե վայրէջք էինք կատարում, այլ պարզապես ընկնում էինք վայրէջքատեղում:

Մի թռիչքի ժամանակ, երբ Գետաշենից գնում էինք Երևան, Կամոյի օդանավակայանի թռիչքների ղեկավարը խնդրեց վայրէջք կատարել՝ սպասարկող մասնագետներից մեկին վերցնելու: Փորձեցի հրաժարվել, բայց նա պարտադրեց: Իջա: Երբ այդ անձնավորությունը մոտեցավ ուղղաթիռին և բացեց դուռը, շտապ փակեց և ասաց.

— Գնացե՛ք, ես կմնամ:

Ուղղաթիռի մեջ ոտք դնելու տեղ չկար:

* * *

Սկզբնական շրջանում Գետաշեն քիչ զենք էր տարվում: Ինչպես ասացի, անձնակազմի անդամները միակն էին, որոնց չէին խուզարկում: Մեր միջոցով էլ փոխադրվում էր զենքը, զինամթերքը: Նույնիսկ առռանը կոստյում էինք հագնում, որպեսզի զենքերը թաքցնենք: Այդ առումով ձմռանը համեմատաբար հեշտ էր:

Երբ զենքի քանակը շատացավ, պայմանավորված վայրերում փոքր բարձրությունից դրանք նետում էինք ցած, այնուհետև վայրէջք կատարում: Իսկ հետո, երբ պարետը դառնում էր «մեր մարդը», որի համար հաճախ, արկղերով գարեջուր և ձուկ էինք տանում, այդ ժամանակ զենքը բեռնաթափում էինք վայրէջքատեղում:

Քանի որ ուղղաթիռները քիչ էին, իսկ թռիչքաքանակը շատ, ստիպված թռչում էինք՝ առանց եղանակին ուշադրություն դարձնելու: Մի ուղղաթիռ շարժվում էր քիչ շուտ, և երբ տեսնում էինք, որ նա անցավ, գնում էին մյուսները. որը՝ Գետաշեն, որը՝ Շահումյան, որը՝ Մարտակերտ...

* * *

Զենքի հիմնական բեռնաթափման վայրը Գյուլիստանն էր: Երբ ասում էին, թե մեզ դիմավորում են «Նաբաթում», դա նշանակում էր Գյուլիստանի կարտոֆիլի դաշտերն են վայրէջքատեղը: Երբ խորհրդային ուժերը սկսեցին շատ նեղել, վայրէջքատեղը փոխվեց: Մի ձորանման տեղ ընտրեցինք, որ հնարավոր էր դարձնում աննկատ մնալ Ադրբեջանի հակաօդային ուժերի աչքից: Այդ թռիչքները ավելի դժվար էին. և՛ գործողությունների մեջ էինք սահմանափակված, և՛ վայրէջքատեղն էր սահմանափակ:

«Ամենաբարենպաստ» եղանակ այն էր համարվում, երբ Ղարաբաղի տարածքը, Քելբաջարը պատված էին ամպերով: Այդ ժամանակ ամենաանվտանգ թռիչքներն էինք կատարում: Իսկ երբ այդպիսի եղանակ չէր լինում, Քելբաջարի տարածք մտնելուց առաջ ասում էինք մեր նշանաբանը՝ «Աստված մեզ հետ» և անցնում առաջ: Հետո դա էլ համարյա անհնարին դարձավ: Ստիպված անցանք գիշերային թռիչքների: Քելբաջարի տարածքը անցնում էինք լուսաբացից առաջ: Բոլոր հակաօդային, տեղից տեղ փոխադրվող զենքերի յուրօրինակությունն այն է, որ թիրախը պետք է տեսնել, միայն լսելով նրան՝ խոցելն անհնար է: Իսկ հետ դառնալիս աշխատում էինք քիչ բեռնել, որպեսզի ուղղաթիռը առավել շարժունակ լինի:

* * *

Վիճակը չափազանց վտանգավոր դարձավ Շահումյանի տարածքը հանձնելուց հետո, երբ այնտեղ մնացել էր միայն մեկ պարտիզանական ջոկատ: Դրան ավելացավ և այն, որ ադրբեջանական զորքերը գրավել էին Հաթերքի ողջ ձորակը, իսկ դա նշանակում էր՝ մոտ 25 կիլոմետր պիտի անցնեին մարտական գործողությունների տարածքով և Սարսանգ լճի վրայով:

Լավ էր, որ մինչև լճին հասնելը և լճից հետո տեղանքը անտառոտ էր. ընդամենը մի երկու–երեք բացատ էին հատում, թռչում էին առավելագույն արագությամբ և ինչքան հնարավոր էր ցածր, այն աստիճան ցածր, որ թռիչքից հետո ուղղաթիռի փորատակը ծառերին քսվելուց կանաչում էր, իսկ լճի վրա ալիքները համարյա քսվում էին ջրին: Այդ թռիչքները կատարում էին միայն երկու ուղղաթիռով՝ մեկը մյուսին օգնելու համար: Երկու ուղղաթիռի դեպքում թշնամին համարյա չէր հասցնում նշան առնել ու կրակել առաջինին, իսկ երրորդին հարվածելու հավանականությունը շատ մեծ էր: Հաճախ երկրորդ ուղղաթիռը վերադառնում էր կրակահերթի հետքերով, բայց հիմնականում զգացվում էր, որ ուշացումով կրակել են հետևից: Այդպիսի թռիչքից ողջ–առողջ վերադառնալը համարվում էր երջանիկ պատահականություն: Այդօրինակ եզակի թռիչքներ կատարում էին հրամանատարներ Գեղամ Գաբրիելյանը և Ստեփան Նիկողոսյանը:

Ստեփանը մանրամասնում է:

ԱՌԱՋԻՆ ԹՌԻՉՔԸ ՇԱՀՈՒՄՅԱՆԻ ՊԱՐՏԻԶԱՆՆԵՐԻ ՄՈՏ

1992 թվականին՝ Շահումյանը հանձնելուց հետո, առաջին թռիչքը պարտիզանների մոտ ես ու Գեղամը կատարեցինք մեր անձնակազմերով: Իհարկե, շա՜տ մեծ էր ռիսկի գործոնը, բայց մենք այլընտրանք չունեինք. պարտիզանների հույսը մենք էինք՝ օդաչուներս, իսկ նրանց սնունդ ու զինամթերք էր հարկավոր... Բացի ուղղաթիռներից՝ կրկնակի շրջափակված տարածքով ոչ մի այլ փոխադրամիջոց չէր կարող անցնել: Հասնելով Վերին Հոռաթաղի և Գյուլիստանի արանքում գտնվող սարերին՝ մենք ցած իջանք: Սարերից մեկի կատարին մի հարմար բացատ կար, այնտեղ էլ քողարկվեցինք ծառերով, և քանի որ ամեն րոպե կարող էին մեզ հրետակոծել, վայրէջք չկատարեցինք, այլ ուղղակի ժամանակ առ ժամանակ մի փոքր էլ վեր բարձրանալով՝ ուսումնասիրում էինք հակառակորդի դիրքերը և ուղղաթիռները օդում դեմառդեմ կանգնեցնելով ձեռքի շարժումներով հաղորդակցվում էինք իրար հետ, որովհետև վտանգավոր էր ռադիոկապով խոսելը. անմիջապես կխայտնաբերեին մեր տեղը:

Հաթերքի ձորակը արդեն թշնամին գրավել էր, Շահումյանի տարածք մտնելու

ամենաիարմար ճանապարհը Սարսանգի վրայով թռչելն էր: Անտառի միջով՝ ծառերի արանքով հասանք Սարսանգի ափը, բայց ամենավտանգավոր ճանապարհը դեռ առջևում էր: Սարսանգը վերահսկվում էր հակառակորդի կողմից: Մենք բաց թիրախ էինք նրանց համար, իսկ մի ափից մյուսն անցնելը 15 րոպե էր տևում: Քիչ թե շատ անվտանգը ցածր թռչելն էր: Ուղղաթիռները ծառերի ճյուղերից քերծվել ու կանաչել էին, երկու ուղղաթիռների մեջ 5-10 մետր հեռավորություն պահպանելով թռանք՝ քսվելով ջրերի մակերեսին: Չհաշված երկրորդ ուղղաթիռի հրազենից ստացած մի քանի անցքերը՝ բարեհաջող հասանք պարտիզանների մոտ:

ԱՄԵՆԱՃԱՆՐ ՊԱՀԵՐԸ ԹՌԻՉՔՆԵՐԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

Որքան էլ վտանգավոր ու դժվար լինեին մեր թռիչքները, մենք այդ մասին ամենևին չէինք մտածում: Հեռու էինք վանում վախը, արհամարհում մահացու վտանգները: Մեզ համար ամենածանրը զոհված ազատամարտիկների դիերը տեղափոխելն էր՝ ծանոթ, թե անծանոթ... Իսկ ամենածանր պահերն ապրեցինք, երբ տեղափոխում էինք զոհված օդաչուների՝ մեր մտերիմ ընկերների մասունքները: Երբեք չեմ մոռանա 1993 թ. ապրիլի 19–ը, երբ մենք երկու ուղղաթիռներով երկուական անձնակազմերով թռանք Շահումյան ապրիլի 17–ին հրետակոծված ուղղաթիռի անձնակազմի անդամների և ազատամարտիկների դիակները տեղափոխելու: Ողջ ճանապարհին՝ մինչև տեղ հասնելն ու վերադառնալը, մեզանից ոչ ոք բացարձակապես ոչ մի բառ չարտասանեց, բացի ռադիոկապի պարտադիր զեկույցներից: Բոլորս մտովի մեր ընկերների՝ մշտաժպիտ Զաքրիի, աչալուրջ Իոսիկի, երիտասարդ Արամի հետ էինք: Անբողջովին տրված հիշողություններին՝ հիշելով մեր հանդիպումները, զրույցները, միասին անցկացրած մեր լավ ու վատ օրերը, տանջալից ցավ էինք զգում... Մեր հոգիներն էին արտասվում, իսկ մենք քարացել էինք վշտից...

* * *

Մի անգամ Կամոյից Քոլատակ էինք թռչում: Թռչում էինք ամպերի վրայով 4500 մ բարձրությամբ: Այդ թռիչքը տևում էր 20–25 րոպե: Ջոդից հետո անցավ մոտ 20 րոպե, ամպերի արանքից երևաց երկիրը՝ մի լայն ճանապարհ. սկսեցինք մտածել, թե որտեղ ենք: Մեր հիշողության մեջ Ադրբեջանի տարածքում այդպիսի լայն մայրուղի չկար: Հետո հասկացանք, որ Ջերմուկ քաղաքի վրա ենք: Առաջ գնալու փոխարեն քամին մեզ ճանապարհից շեղել էր մոտ 30 կմ: Շատ ուժգին քամիների ժամանակ ճանապարհը կարող էր տևել 2–3 անգամ ավելի երկար:

* * *

Շահումյանը հանձնելուց հետո Մեղրյան Շահենը որոշել էր պարտիզանական ջոկատ կազմել և վերադառնալ Գյուլիստան: Այդ ժամանակ մարտեր էին գնում Մարտակերտի շրջանում. Հաթերքի ձորակը հանձնելու վտանգ կար: Մեղրյանը խնդրեց մեզ իրեն ջոկատով տեղափոխել Գյուլիստանի սարերը, որտեղ իրենք պետք է դիրքավորվեին: Այդ թռիչքից առաջ մենք զգուշացրինք, որ հնարավոր է ազերիները գրավեն ձորակը: Այդ դեպքում նրանց հետևից գնալն անհնարին կդառնար: Եթե գնայինք նրանց հետևից, մենք կմնանվեինք կամիկաձեների: Մեղրյանը ասաց, որ իրենք կվերադառնան ոտքով:

Ձորակը հանձնվեց, բայց Մեղրյանը խախտեց պայմանը, և այն ժամանակ, երբ

մարտեր էին գնում ծորակում, շատ շտապ պահանջեց, որ տեղափոխվելու համար իրենց հետևից ուղղաթիռ ուղարկեն:

Այդ խնդրանք–պահանջով մոտեցան ինձ և Գեղամին: Մենք հրաժարվեցինք, որովհետև խախտվում էր պայմանավորվածությունը: Իրեն՝ Շահենին մոտիկ համարողները հայտարարեցին, որ քանզի մենք այդքան վատն ենք, նրանք կմոտենան խորհրդային ռազմական օդաչուներին, կվճարեն, և այդ հարցը կլուծվի: Բայց հաջորդ օրը մեզ համոզելու համար նրանք վերսկսեցին այցելությունները աշխատանքի վայր և բնակավայր: Մեզ զարմացնում և զայրացնում էր այն հանգամանքը, որ ճնշումը միայն իմ և Գեղամի վրա էր և ո՛չ մյուս հրամանատարների: Փաստորեն, եթե մենք համաձայնվեինք, պիտի համոզեինք նաև անձնակազմի մյուս անդամներին ևս: Դա հավասարազոր էր մահվան: Այդպիսի պատասխանատու բեռ ոչ ոք չի ցանկանա վերցնել իր վրա, մանավանդ, որ մի հավաքույթի ժամանակ կնոջս բողոքել էին, թե իբր ես իմ անձնական օրինակով վտանգում եմ իրենց ամուսինների կյանքը: Ցավով եմ նշում հետաքրքիր մի հանգամանք. մեր օդաչուներից ոմանք կանգնում էին Շահենի մտերիմների կողքին և նրանց հետ միասին մեզ համոզում կատարելու այդ թռիչքը: Մեզ համոզում էին, սակայն մեզ հետ թռչելու ցանկություն չէին հայտնում: Մի երկու օր անց ես ու Գեղամը որոշ բաներ պարզելուց հետո համաձայնվեցինք կատարել այդ թռիչքը: Երկու ուղղաթիռի լիակատար երկու անձնակազմ հավաքելու համար պետք էր վեց մարդ, մենք համոզեցինք երեք մարդու. մի անձնակազմը մնաց առանց բորտմեխանիկի: Նրա տեղը զբաղեցրեց Արմեն Արմենակյանը: Բախտի բերմամբ, թե պատահմամբ՝ թռիչքը հաջող ավարտվեց, պարզապես մի խեղճ թռչուն օդում պատահաբար դիպավ ուղղաթիռի դիմացի ապակիներից մեկին, որը ջարդվեց, և մեր հագուստը զարդարվեց արյան հետքերով, և ուղղաթիռները թշնամու գնդացիրներից հարվածներ ստացան: Մնացածը հաջող էր... Այդ դեպքից հետո Արմենակը համոզվեց, որ բորտմեխանիկի գործն էլ հեշտ չէ. «Տղե՛րք ջան, բայց բորտմեխանիկի գործն էլ գործ չի... վտանգավոր է...»:

* * *

Այդ տարիների ընթացքում հարկադրված ծանր վիրավորներին մի քանի անգամ իջեցրել ենք Նորքի զանգվածում գտնվող հիվանդանոցի կողքի ազատ տարածքում: Վայրէջքի ընթացքում ամեն անգամ վնասում էի հեռախոսալարերը: Մի անգամ էլ հիվանդանոցի գլխավոր բժիշկը մոտեցավ.

— Խնդրում եմ, հաջորդ վայրէջքից առաջ կամ նախօրոք ինձ զգուշացրու՛, որ հեռախոսալարերը հավաքել տամ, կամ էլ դու քեզ հետ լար ու մասնագետ բե՛ր,— կեսլուրջ–կեսկատակ ասաց նա:

* * *

1989 թվականին ՀՀ Գերագույն խորհրդում քննարկվել էր հայ բնակչության իրավիճակը Ադրբեջանի տարածքում: Քննարկման ժամանակ պատգամավորներից մեկը հայտնել էր, որ Աղսու բնակավայրի մոտ մի հայկական գյուղ կա, որի բնակչությունը այնտեղից դուրս գալու հնարավորություն չունի: Այդ գյուղից մինչև Ղարաբաղի տարածք հասնելը մոտ 400 կմ ճանապարհի պիտի անցնեինք, որն այդ ժամանակաշրջանում գրեթե անհնարին էր: Ուստի որոշվեց մեկ ուղղաթիռ տրամադրել այստեղից բնակիչներին դուրս բերելու համար: Դա նշանակում էր Ադրբեջանի տարածքով 400 կմ աննկատ անցնել, հասնել այդ գյուղը և նույնքան էլ աննկատ վերադառնալ: Մենք չափ-

տեինք, թե ինչ է կատարվում այդ գյուղում: Ուղղաթիռը՝ քաղաքացիական, մեզ մոտ եղած զենքը՝ երեք հատ ատրճանակ: Ռադարային համակարգը հարթավայրում տեսնում է մոտ 30 մետրից էլ ցածր և օդանավակայաններից հնարավորին չափ հեռու: Այդ բարձրության վրա տեսադաշտը փոքրանում է, և ուշադրությունը պիտի կենտրոնացվի բարձր օբյեկտները շրջանցելու վրա: Պարզվեց, որ գյուղում մնացել էին երկու ընտանիք, որոնք հնարավորություն չունեին Հյուսիսային Կովկաս մեկնելու, քանի որ այդտեղից ուրիշ ճանապարհ չկար դուրս գալու: Այդ երկու ընտանիքը վերցնելով՝ անհրաժեշտ գույքի հետ բարեհաջող տեղափոխեցինք Հայաստան: Միայն Ղարաբաղի տարածքին մոտենալիս ռադիոկապի միջոցով, որը դրված էր ազերիների ալիքին, իմացանք, որ նրանք շատ են հետաքրքրվում, թե ինչ ուղղաթիռ է մոտենում Ղարաբաղի տարածքին: Մի խուսքով՝ բարեհաջող վերադարձանք Հայաստան: Երկրորդ օդաչուն Վարոս Վարոսյանն էր, բորտմեխանիկը՝ Գարիկ Դանիելյանը: Երկուսն էլ այսօր հանգուցյալ են:

* * *

1991 թվին հատուկ առաջադրանք կատարելու համար խորհրդային օդուժը մեզ (քաղաքացիական ավիացիային) տրամադրեց ռազմական մեկ ուղղաթիռ՝ «Մի–17»–ը: Նպատակը՝ Աղդամի մոտակայքում տեղադրված զինամթերքի պահեստների ոչնչացումն էր: Ինձ տարան ռուսական զորամաս, սովորեցրին ռմբակոծելու տակտիկան: Ուղղաթիռը ներկեցինք քաղաքացիական ուղղաթիռների նման: Սակայն այդ օպերացիան ինչ–ինչ պատճառներով անընդհատ հետաձգվում էր: Մենք սկսեցինք այդ ուղղաթիռն օգտագործել որպես քաղաքացիական ուղղաթիռների քարավանի ուղեկցող: Այդ ուղղաթիռով սկզբից ես, իսկ հետո Գաբրիելյան Գեղամը սովորեցինք օգտագործել այդ ուղղաթիռի հրթիռային հզորությունը: Խորհրդային բանակում մի հայ օդաչու կար՝ հրաշալի մարդ ու մասնագետ Էրիկ Մարտիրոսյանը, որը մեզ մեծ սիրով սովորեցրեց այդ մասնագիտությունը: Մոտ 6–7 ամիս օգտագործելուց հետո ուղղաթիռը շարքից դուրս եկավ: Իսկ մանրակրկիտ զննումից պարզվեց, որ այդ ուղղաթիռը մինչև մեզ հանձնելը եղել է վնասված, և այն մեզ տվել էին ընդամենը մեկ անգամ օգտագործելու (Աղդամի զինապահեստների) համար:

* * *

Այդ պահից մենք զգացինք, որ շատ է այդպիսի ուղղաթիռների պահանջը, բայց ուղղաթիռ չունենք: Պաշտպանության կոմիտեի կողմից Աստվածատուր Պետրոսյանի ղեկավարությամբ Գյումրիի վաշտի հետ մշակվեց և կազմակերպվեց Գյումրիում տեղակայված զորամասից երկու հատ «Մի–17» ռազմական տեսակի ուղղաթիռների առևանգումը: Այդ գործողությունը իրականացրին իմ և Գեղամի անձնակազմերի օգնությամբ:

1988–1992 թվականներին վայրէջքի հրապարակներում «պատերազմական» իրավիճակ էր: «Պատերազմը» ուղղաթիռի անձնակազմի անդամների և Ղարաբաղի տարածքից դուրս գալու ցանկություն ունեցող ուղևորների միջև էր: Ուղևորները շատ էին, իսկ տեղը՝ քիչ, այդ էր «պատերազմի» պատճառը: Ստիպված տեղափոխում էինք չափից ավելի ուղևոր, իսկ դա էլ պատճառ էր մեզ նախատելու: Մի օր մեր վարչության պետը ուղղաթիռով մեկնել էր Մարտակերտի շրջան՝ ինչ–որ գործով: Վերադառնալիս ցուցում տվեց, թե պետք է նստեցնել այնքան ուղևոր, որքան սահմանված է: Անձնա-

կազմի բացատրական առարկությանը չհավատալով, թե դա անհնարին է, որոշեց իր վրա վերցնել այդ խնդրի լուծումը: Անձնակազմը միջամտեց միայն այն ժամանակ, երբ վարչության պետի անդրավարտիքը պատռեցին, իսկ ուսադիրներից մեկը պոկեցին: Այդ միջադեպից հետո նա զարմանում էր, թե ինչպես կարելի է այդ պայմաններում աշխատել: Եղել են դեպքեր, երբ ուղևորներից մի քանիսը փորձել են Երևան կամ Հայաստան թռչել ուղղաթիռի ինչ-որ մի մասի վրա կանգնած կամ դրանցից կախված, իսկ ներսում ասեղ գցելու տեղ չի եղել: Դա համարյա սովորական երևույթ էր:

Այդպիսի մի դեպք էլ պատահեց Հադրութից վերադառնալիս: Տարածքը վերահսկող ջոկատի տղաների հետ սահմանվածից ավելի մարդկանց տեղավորեցինք ուղղաթիռի մեջ: Երևան մեկնել ցանկացողների թիվը շատ-շատ էր, իսկ ուղղաթիռում շարժվելու տեղ չկար: Գործի դրեցինք շարժիչը և օդ բարձրացանք: Այդ պահին ուշադրությունս գրավեց մեզ ճանապարհողների խառնաշփոթը: Նրանք անհանգստացած փորձում էին մեզ հասկացնել, որ վայրէջք կատարենք: Մենք էլ անհանգստացանք. ի՞նչ կարող էր պատահել մեկ-երկու րոպեի ընթացքում: Վայրէջք կատարեցինք: Եվ ի՞նչ պարզվեց... ինչ-որ մեկը տեղավորվել էր ուղղաթիռի արտաքին մասում՝ նավթի բաքի և անիվի արանքում, ու այդպես պատրաստվում էր թռչել Երևան: Հադրութից Երևան թռիչքը տևում է 1 ժամ 30 րոպե:

Միայն նոր ուղղաթիռներ ստանալուց հետո շունչ քաշեցինք, քանի որ ուղղաթիռում տեղավորվում էր այնքան ուղևոր, որքան հնարավոր էր, և այդ դեպքում ուղղաթիռը չէր ծանրաբեռնվում: Անձնակազմը կանգնում էր հեռու և դիտում, թե քանի մարդ կարող է տեղավորվել ուղևորների սրահում: Անգամ ձմռանը բացում էին պատուհանները, քանի որ ներսում օդը չէր բավականացնում: Եղել են դեպքեր, երբ անձնակազմը իր խցիկ է մտել պատուհաններից և տեսել, որ իրենց տեղերն էլ են զբաղված...

Այդ ամենը տեսնելիս ամենաուժեղ մարդու նյարդերն անգամ չէին դիմանա: Հետո, երբ պահը անցնում էր, և գալիս էր սառը դատելու ժամանակը, սկսում էիր այդ մարդկանց հասկանալ, հասկանալ նրանց անելանելի վիճակը, երբ չկա վաղվա օրվա նկատմամբ վստահություն:

Ամբողջ պատերազմական տարիներին Ղարաբաղ թռչող բոլոր անձնակազմերը, որոնց մոտ 150-200 լիտր նավթ էր ավելանում, բաժանում էին բնակչությանը, ջոկատներին՝ որպես մեքենաների վառելիք:

* * *

1992-ին ստացանք նոր ուղղաթիռներ, որոնք արտաքուստ նման էին հներին, բայց հզոր շարժիչներ և էլեկտրոնային սարքավորումներ ունեին: Առաջին օրերին շատ էինք նեղվում այդ բարդություններից և լրացուցիչ սարքերից: Շատ նորություններ կային, և քանի որ վերապատրաստումը եղել էր վաղուց, նրբությունները մոռացել էինք:

Ռադիոկապի եթերում շատ հաճախ էր լսվում, թե այսինչ սարքը ինչպես միացնեմ կամ ինչպես անջատեմ: Բայց քանի որ հին ուղղաթիռները չէին բավականացնում թե՛ քանակով, և թե՛ հզորությամբ, պետք էր աշխատել նորերով: Առաջին չվերթերից մեկը կատարեցինք Կարմիր շուկա շրջկենտրոն: Նախկին չվերթերի ժամանակ ամբողջ անձնակազմի անդամներով ջանում էինք, որպեսզի ուղղաթիռը գերբեռնվածություն չունենա, իսկ այժմ արդեն այդ մասին չէինք մտածում: Հիշում եմ ինչ հաճույք էր մեզ համար, երբ ուղղաթիռի կողքին նստած՝ չէինք խառնվում մարդկանց տեղավորվելու պրոցեսին: Այնքան մարդ նստեց, որ, ինչպես ասում են, ոտք դնելու տեղ չկար: Անձնակազմը արդեն սովորել էր իր տեղը գրավել՝ պատուհաններից մտնելով, երբ ուղևորնե-

րի սրահով անցնել չէր ստացվում: Նոր ուղղաթիռը հեշտությամբ վեր բարձրացավ: Մինչ այդ անձնակազմերի համար ամենից բարդ աշխատանքը մարդկանց հետ էր` գետնի վրա, մինչև թռիչքը: Չնայած այն հանգամանքին, որ վտանգը մեզ դարանում էր օդում, մենք օդում հանգստանում էինք գետնի վրա ուղևորների հետ պայքարից հետո: Հետո մեր քաղաքացիական անձնակազմերը վերապատրաստվեցին ռազմական ուղղաթիռների` «Կոկորդիլոս», «Մի–24»–ի վրա: Միայն ասում էինք` ցույց տվեք, թե որտեղ ի՛նչ միացնենք: Մեր ուժերը փորձեցինք նաև հսկա ուղղաթիռ «Մի–26»–ի վրա: Մեզ թվում էր, թե կարող ենք թռիչքներ կատարել ցանկացած ուղղաթիռներով, միայն թե դրանք լինեն: Մենք նմանվում էինք այն ուսանողին, որին հարցնում են, թե որքան ժամանակում է հնարավոր ուսումնասիրել ճապոներենը, նա, առանց երկար մտածելու, ի պատասխան հարցնում է.

— Իսկ ե՞րբ է քննությունը...

* * *

Երկու ռազմական ուղղաթիռներով վերադարձել էինք Գորիսի օդանավակայան, երբ քաղաքացիական ուղղաթիռով եկավ Մնացականյան Վարդգեսը (Արմենը): Մի ուղղաթիռի զինամթերքը մնացել էր:

Ի՞նչ կա թշնամու տեխնիկայից, որը ձեզ անհանգստացնում է,— հարցրեց նա Գորիսի հրամանատար Խոյունց Միշային:

— Ղափանի կողմը մի թնդանոթային կետ կա,— պատասխանեց նա:

Արմենը դիմեց մեզ:

— Բացատրե՛ք նշանառության և թիրախին հարվածելու ձևը:

Բացատրեցինք: Նա նստեց այդ ուղղաթիռը և թռավ դեպի թշնամու կրակակետը: Թռիչքից հետո Միշան ասաց, որ փորձը հաջող էր:

«...Ի ՏԱՐԲԵՐՈՒԹՅՈՒՆ ՄԵՐ ՏՂԱՆԵՐԻ...»

1992–ի վերջն էր. թռչում էինք դեպի Շահումյան: Հրամանատարը Ալեքսանդր Կոդենկոն էր, ես` որպես ստուգող, նստած էի երկրորդ օդաչուի տեղը: Հանկարծ նկատեցի, որ Ալեքսանդրը, որը մեզ մոտ էր տեղափոխվել ԽՍՀՄ–ի զորքերից (Աֆղանստանում ծառայած փորձառու օդաչու էր), իր նստատեղում չի երևում: Տեսա` պառկած է օդաչուական թռիչքասարքավորումների վահանակի ետևում: Իսկ այդ դիրքով առջևի տեսադաշտը համարյա փակ է, նա ոչինչ չէր կարող տեսնել:

— Նորմա՛լ դի՛րք ընդունիր,— պահանջեցի ես:

Նա նեղացած դժգոհեց.

— Այդ դիրքով ես պատուհանից կերևամ, ինձ կարող են վնասել:

Չիմացա` ծիծաղե՞մ, թե՞ բարկանամ: Բա ուղղաթի՞ռը... Ախր նա վիթխարի ուղղաթիռի մեջ է, կարող են վնասել ուղղաթիռը: Դա ինձ շատ զարմացրեց. նա չի մտածում, թե ինչպես վարի ուղղաթիռը, որ ավելի անվտանգ լինի բոլորի համար: Նա միայն մտածում էր իր մասին: Ի տարբերություն մեր տղաների մտածելակերպի` ավելի լավ է զոհվենք բոլորս, քան կենդանի ընկնենք ադրբեջանցիների ձեռքը: Հետագայում նրան արգելեցի այդ թռիչքներին մասնակցել:

Այդ նույն Կոդենկոն մի անգամ մեզ հետ մասնակցեց Ղափանի շրջանում մի գործողության, երբ ադրբեջանցիները սկսեցին գնդակոծել Ղափան քաղաքը:

Առաջին թռիչքից հետո հրաժարվեց ռազմական ուղղաթիռով քաղաքի շրջակայքում գտնվող Ադրբեջանի հրետանային կետերի և զինտեխնիկայի կուտակման կետերի ոչնչացմանը մասնակցելուց:

— Ախր նրանք էլ մեզ վրա են կրակում:

Մեր տղաները չէին զարմանում.

— На войне, как на войне!,— ասում էին նրանք...

* * *

1991 թ. հունիսի 14-ն էր. բոլոր ուղղաթիռներին ճանապարհ դնելուց հետո իմ մեքենայով ես և բորտմեխանիկ Ասատրյան Վարդանը գնացինք վարչություն: Վարչության դռանը չհասած՝ տեսանք շփոթահար Մնացականյան Քաջիկ Նիկոլայիչին, որն այն ժամանակ «Էրեբունի» օդանավակայանի պետն էր: Նա ընդամենը մի բառ ասաց՝ գազանանոց, և վազելով գնաց իր ծառայողական մեքենայի մոտ: Ես հասկացա, որ վատ բան է պատահել գազանանոցում: Նստեցինք իմ մեքենան և սլացանք այդ ուղղությամբ: Շրջանայինից վերև գազանանոցի ճանապարհի սկզբից ճանապարհը փակ էր, պահակային ոստիկանից տեղեկացանք, որ ռազմական ուղղաթիռ է վթարի ենթարկվել: Նրան բացատրեցի, թե ով եմ և ինչ պաշտոն եմ զբաղեցնում, և որ իմ ներկայությունը պարտադիր է: Նա անընդհատ կրկնում էր, որ ես զինվորական չեմ: Լարված ու նյարդայնացած՝ մենք շարժվեցինք դեպի գազանանոց, տեղ հասանք, բայց այնտեղ վթար չէր, աղետ էր: Նրանք մեր ջոկատի առաջին զոհվածներն էին՝ Անտոնյան Մուշեղ, Մարգարյան Կարեն, Մինասյան Ժորա: ...Իհարկե, ճոխ հուղարկավորություն կազմակերպեցինք. դա մենք կարող ենք...

ԲԱ ԴԱ ՄԵԶ ՊԵ՞ՏՔ Է...

Ամենուրեք գոյություն ունի և՛ լավը, և՛ վատը, և՛ բարին, և՛ չարը...

1990-ի վերջն էր. վթարի ենթարկված մեր ուղղաթիռը գտնվում էր Գետաշենում: Տեղում վերականգնելը անհնարին էր, ուստի տեխնիկական կազմը առավոտյան տեղափոխել էինք Գետաշեն, որպեսզի պիտանի մասերը հանեին և տեղափոխեին Երևան: Օրվա վերջում եկա նրանց ետևից, մինչ բարձում էինք սարքերը և մասերը, մոտեցավ Թաթուլը և հայտնեց, որ իր տեղեկություններով շուտով Գետաշենում անցկացվելու է անձնագրային ստուգում: Անհրաժեշտ էր բոլոր հայաստանաբնակ մարդկանց դուրս բերել Գետաշենից: Հավաքվեցին մոտ 55-60 մարդ: Մի ուղղաթիռով բոլորին տեղափոխել հնարավոր չէր: Ստիպված ռադիոկապով կանչեցի բոլոր իմծ լսողներին և խնդրեցի, որպեսզի ով հնարավորություն ունի, շտապ գա օգնության: Սպասում ենք, թե օգնությունը երբ է հասնելու: Մոտ մեկ ժամից ավելի սպասելուց հետո եկավ ուզբեկական անձնակազմը: Մենք բացատրեցինք, թե որտեղ ենք գտնվում, և նա վայրէջք կատարեց մեր կողքին: Մարդկանց մի կերպ երկու ուղղաթիռում տեղավորելով՝ վերադարձանք Երևան: Դեպքը, ըստ էության, արտառոց էր, բայց հետո իմացանք, որ երբ ես օգնություն էի խնդրում, մեր անձնակազմերից մեկը, գտնվելով Կամոյի օդանավակայանում՝ ռադիոհանգույցի մոտ, չեն արձագանքել իմ կանչին, հետո ներկաների մոտ արտահայտվել են.

— Գնանք այնտե՞ղ, իսկ եթե մեզ բռնե՞ն, բա դա մեզ պե՞տք է...

Պրոբլեմներ, պրոբլեմներ... Այդ մասին ես իմացա շատ ավելի ուշ, իսկ հիմա նա հերոս է ներկայանում: Ասում են՝ ընտանիքն առանց այլանդակի չի լինում...

ՄԵԶ ՊԵՏՔ ՉԵՆ «ԿԱՄԻԿԱԶԵՆԵՐ»

1992–ի վերջն էր: Ես և Գեղամը երկու ուղղաթիռով վերադառնում էինք Շահումյանի պարտիզանների մոտից: Երբ անցանք Գորիսից, մեզանից ցածր տեսանք երկու «Մի–24» և մեկ «Մի–8» ռազմական ուղղաթիռներ: Մեր ռադիոկանչին նրանք չպատասխանեցին: Հարցրինք Երևանին, թե մեզ դեմ հանդիման եկող կա՞, թե՞ ոչ: Ասացին՝ ոչ: Մտածեցինք՝ եթե թշնամի լիներ, մեզ հենց այնպես բաց չէին թողնի: Ուրեմն մերոնք են:

— Դե լավ, երևի որոշել են մի «ֆոկուս» անեն,— ասաց Գեղամը:

Այդպես էլ կար: Նրանք դուրս էին եկել սահմանամերձ գոտի՝ դեպի Կուբաթլի (մերոնք մի թեթև գնդակոծել էին որսորդական հրացանով և ավտոմատով), «Մի–24»–ի անձնակազմերին թվացել էր, թե իրենց ուղղաթիռները վնասվածքներ են ստացել և վայրէջք էին կատարել: «Մի–8»–ը վայրէջք է կատարել «Մի–24»–երի մոտ, վերցրել անձնակազմերին ու վերադարձել Գորիս: Մեկ–երկու օրից Ադրբեջանի օդաչուները այդ երկու «Մի–24» ուղղաթիռները տարան իրենց օդանավակայաններից մեկը: Փաստորեն, այդ ուղղաթիռները «նվեր» տվեցինք ադրբեջանցիներին:

Այդ դեպքից առաջ Վազգեն Սարգսյանը մեզ խնդրել էր օգնել, ոտքի կանգնեցնել ռազմական օդուժը: Մենք, իհարկե, համաձայնվեցինք: Բայց երբ մի օդաչու արդեն պատրաստ էր ինքնուրույն թռիչք և վայրէջք կատարելու, սակայն միայն բարենպաստ պայմաններում, զինված օդուժի հրամանատարը պահանջեց մեր գրավոր համաձայնությունը՝ հաստատել, թե իբր նա պատրաստ է մարտական թռիչքներ կատարելու: Մենք հրաժարվեցինք: Նա էլ իր հերթին հրաժարվեց մեր օգնությունից:

— Ռազմական օդաչուն պետք է իմանա թռիչք կատարել և հրահանգի համաձայն՝ թշնամուն վնասել: Իսկ նրանից հետո կվերադառնա, թե ոչ, դա էական չէ,— մեկնաբանեց այդ հրամանատարը:

Այդ խոսակցությունից հետո մեզ հանդիպեց Վազգեն Սարգսյանը՝ պարզաբանելու համար, թե բանն ինչ է, ինչու ենք մենք հրաժարվում օգնել: Մենք բացատրեցինք, որ իր օդուժի հրամանատարը մեզանից պահանջում է օդաչուներից կամիկաձեներ պատրաստել, որը դեմ է մեր սկզբունքներին, և որ մեր խիղճն էլ թույլ չի տալիս դա:

Ցավոք, որոշ ժամանակ անց իրենց պատրաստած օդաչուներից մեկը Երևանից Սիսիան չվերթի ժամանակ վատ տեսանելիության պայմաններում շփոթվում է, ընկնում Արտաշատի կողմերում և զոհվում...

1993–Ի ԳԱՐՈՒՆ. ՔԵԼԲԱՋԱՐԻ ՕՊԵՐԱՑԻԱՆ

Արդեն քիչ թե շատ կայացած ռազմական օդուժ ունեինք: Պետք էր օդից չորս ուղղաթիռով մասնակցել լայնածավալ մարտին կամ օգնել գրոհող ուժերին:

Ռազմական չորս ուղղաթիռի երկու անձնակազմը քաղաքացիական էր, մեկը՝ կիսաքաղաքացիական–կիսառազմական, և միայն մեկ անձնակազմն էր ռազմական:

Անձնակազմերը՝

Առաջին ուղղաթիռի հրամանատար՝ Գաբրիելյան Գեղամ, Վարդանյան Նորայր, Սարգսյան Արծվիկ:

Երկրորդ ուղղաթիռի հրամանատար՝ Նիկողոսյան Ստեփան, Գրիգորյան Արամ, Միքայելյան Իոսիֆ:

Երրորդ ուղղաթիռի հրամանատար՝ Մուրադյան Ջամբուլադ, Ակոպով Սլավիկ՝ (մյուսը զինվորական էր):

Չորրորդը զինվորական անձնակազմ էր՝ Միեր Բաբայանի ղեկավարությամբ:

Երբ պատրաստվում էինք թռիչքի, մենք առաջարկեցինք ապահով, աննկատ կանգառի տեղ: Մեզ հանգստացրին.

— Ավելի լավ է չխառնվեք կազմակերպչական աշխատանքներին: Ամեն բան պլանավորված և նախապատրաստված է:

Համաձայնվեցինք: Հասանք նշված տեղը, պարզվեց, որ այդ գաղտնի տեղը գտնվում է Շուշիից Ստեփանակերտ տանող ճանապարհի կողքին: Մեր վայրէջքից մի քանի րոպե անց արտասահմանյան լրագրողների մի խումբ նկարահանում էր և՛ մեզ, և՛ ուղղաթիռները: Ամեն բան այնքան «լավ» էր կազմակերպված, որ մենք ոտքով՝ երկու ժամվա ընթացքում հասանք Ստեփանակերտ և տեղավորվեցինք զորանոցում: Անկողինները առանց սպիտակեղենի էին: Ստիպված քնում էինք հագուստով կամ չէինք քնում: Նույն սենյակում էլ ճաշում էինք: Քաղաք դուրս գալ արգելում էին, ուստի մենք (հիերով) շտաբ գնալու պատրվակով ամբողջ օրն անցկացնում էինք կամ շտաբում, կամ նախարարի՝ Սերժ Սարգսյանի հանգստյան սենյակում: Հաջորդ օրը «Ամարասի» Արթուրի հետ Գեղամը, Նորիկը, Զամբոն ու ես գնացինք հետախուզության, ուսումնասիրեցինք տեղանքը և այն կրակակետերը, որոնք պետք է վնասազերծեինք: Ինչպես ասացի, Մ. Բաբայանն էր մեր ընդհանուրի հրամանատարը, «ՍՈՒ–25» ինքնաթիռի օդաչուն էր: Երրորդ օրը՝ երեկոյան, երբ բոլոր անձնակազմերը զորանոցում էին, մեր գնդապետը երկար ինչ–որ բան էր գրում և հաշվում, ի վերջո, բարձր գոռաց՝ զգա՛ստ:

Քանի որ բոլորը պառկած էին, և միայն ես էի ոտքի վրա, կանգնեցի զգաստ, որ տեսնեմ, թե ինչ է ասելու: Նա սկսեց.

— Կարդում եմ. հրաման՝ վերկացը՝ 6^{57}, լվացվելը՝ 7^{03}, նախաճաշը՝ 7^{17}, շարժվում ենք այստեղից՝ 7^{46}, թռիչքը՝ 8^{40}, նշանակետի գնդակոծումը..., կրակելուց հետո դասավորվածք ընդունել որոշակի գյուղի վրա և շարքով շարժվել դեպի ա՛յս կետը... Այստեղ Գեղամը չդիմացավ և վճռական հայտարարեց.

— Մարտական գործողության ավարտից հետո միակ տեղը, որտեղ կարող եք ինձ գտնել և եթե կարիք ունենաք ինձ հետ զրուցել, կլինի Սիսիանի օդանավակայանը...

Ես չդիմացա և նրան կիսաձայն ասացի, որ եթե այդպես հրամաններով խոսի մեզ հետ, մենք կարող ենք իրեն շատ հեռու ուղարկել, քանի որ այստեղ 75 %–ը քաղաքացիական օդաչուներ են, և որ իր «կազմակերպած» գործը մեզ դուր չի գալիս: Հաջորդ օրը ամեն ինչ ընթացավ հրամանի համաձայն, բայց վերկացը ոչ թե 6^{57} էր, այլ 6^{55}–ին, ուղղաթիռի հրթիռները ուղարկվեցին այնտեղ, ուր ցույց էին տվել քարտեզի վրա: Միայն մի ուղղաթիռի հրթիռները չարձակվեցին. դա ռազմական անձնակազմով ուղղաթիռինն էր: Հետո մենք կեսլուրջ–կեսկատակ Բաբայանին նախատեցինք.

— Հարգարժա՛ն գնդապետ, հրամաններ հնարելու փոխարեն լավ կլիներ նախօրոք ուղղաթիռը մանրամասն ուսումնասիրեք, որ մարտի ընթացքում լավ կրակեք:

Մի հին անեկդոտ կա. մի օդաչու, գերությունից վերադառնալով, իր գործընկերներին ասում է. «Տղանե՛ր, սովորե՛ք, ինքնաթիռը լա՛վ ուսումնասիրեք, այլապես իմ օրը կընկնեք: Նրանք ինձ չէին հավատում, որ չգիտեմ, ու դաժանորեն ծեծում էին»:

Հետո մեզ ասացին, որ լավ չենք կրակել, քանի որ հարձակման ժամանակ խփվել է մեր մի տանկը: Մենք հետաքրքրվեցինք և պարզեցինք, որ մեր հրթիռակոծումից միայն երկու ժամ հետո են մեր զորքերը գրոհը սկսել (տեխնիկական պատճառներով սխալ էր):

* * *

1992 թվականին Զամբոյին պատրաստում էի որպես ուղղաթիռի հրամանատար, և, ծրագրի համաձայն, պիտի չվերք կատարեինք Հյուսիսային Օսեթիա: Ուղղաթիռի շարժիչներն արդեն սկսել էին աշխատել, երբ ինձ մոտեցավ Գեղամը և ասաց, որ զանգահարել են Գորիսից և ռազմական ուղղաթիռների օգնություն են խնդրում: Զամբոն արդեն ուղղաթիռի միջից հարցրեց.

— Ի՞նչ է պատահել:

Ես նրան փոխանցեցի Գեղամի հաղորդածը և դարձա դեպի Գեղամը, որպեսզի հայտնեմ որոշումս: Զգացի, որ ուղղաթիռի շարժիչները կանգ են առնում: Դարձյալ ետ շրջվեցի և տեսա, թե ինչպես Զամբոն տեղից վեր է կենում:

— Այս ո՞ւր,— հարցրի նրան:

— Հրամանատա՛ր, այսպիսի չվերթ ցանկացած մեկը կկատարի, մենք գնանք ավելի լուրջ գործ անենք,— պատասխանեց նա:

Այդ ժամանակ բորտմեխանիկ Իոսիֆը նայում էր Զամբոյին և ժպտում. ես հասկացա, որ դա նրանց միաձայն որոշումն էր:

«ՍԻՐԵԼԻ՛ ԴԱՎԱՃԱՆՆԵՐ»

1991–1992 թ., ձմեռ: Եղանակը վատն էր, օդանավակայանում սպասում էինք բարենպաստ եղանակի: Մեզ հետ միասին սպասում էին նաև Զորի Բալայանը, Քերոլայն Քոքսը իր խմբով: Այդ ժամանակ ներս խուժեց ֆրանսահայ Հովսեփը և ֆրանսերենի երանգներով հայերենով, սկսեց պահանջել, որ իրեն և իր խմբին տեղափոխենք Շահումյան: Մենք բացատրեցինք, որ դա այսօր հնարավոր չէ անբարենպաստ եղանակի պատճառով և խնդրեցինք գալ հաջորդ առավոտ: Մյուս օրը բոլորս դարձյալ հավաքվեցինք, բայց եղանակը թարսի պես ոչ մի լավ բան չէր խոստանում: Հովսեփը բարկացավ.

— Ըստ իմ տեղեկությունների՝ այնտեղ նորմալ եղանակ է, իսկ եթե դուք ինչ–ինչ պատճառներով չեք թռչում, ուրեմն ազգի դավաճաններ եք,— գոռգոռում էր նա:

Ես և Գեղամը խորհրդակցեցինք և որոշեցինք թռչել. մեզ ավելորդ խոսակցություններ պետք չէին: Կփորձենք կատարել թռիչքը, եթե հաջողվի՝ լա՛վ, եթե ոչ՝ ի՞նչ արած, ետ կգանք: Երկու ուղղաթիռների մեջ տեղավորեցինք Քոքսի և Հովսեփի խմբերը: Մինչև Վարդենիս հասնելը փորձեցինք բարձրանալ ամպերից վեր, բայց դա չհաջողվեց. ամպերը շատ բարձր էին, մնում էր միայն տակով անցնել: Վարդենիսից այն կողմ ամպերն այնքան ցածր էին, որ մի ելք էր մնում միայն՝ ձորերով թռչել: Մեծ դժվարությամբ շրջանցեցինք Քելբաջարը և հասանք Մարտակերտ տանող ճանապարհին, որ գտնվում էր խորը ձորի մեջ և խճճված էր էլեկտրական լարերով: Իբր անձն ինչ կարգին էր, սկսեց տեղ–տեղ ձյուն տեղալ: Տեղ–տեղ էլ մտնում էինք ոչ թանձր մառախուղի մեջ, այնպես, որ ստիպված արագությունը իջեցրինք մինչև 60 կմ/ժամ, իսկ թռիչքը գետնից 10–15 մետր բարձրության վրա էր: Հարկավոր էր առավելագույն ուշադրություն, որպեսզի չդիպչեինք ո՛չ լարերին, և ո՛չ էլ նեղ ձորակի ժայռերին: Վանքից այն կողմ ձորակը լայնացավ, բայց սկսվեց առատ ձյուն տեղալ, ամպերը ավելի ցածր կախվեցին. 10 մ բարձրությունը արդեն առավելագույնն էր: Մի կերպ հասանք Վերին Հոռաթաղ, երկու խումբն էլ մի փոքր շունչ քաշեցին և պահանջեցին վերջ տալ այս անխոհեմ թռիչքին: «Ավելի լավ է ոտքով գնանք»,— հայտարարեցին նրանք: Այդտեղ մենք նրանցից բաժանվեցինք, և քանի որ ուղղաթիռները բեռնված չէին, ավելի հեշտ վերադարձանք Երևան: Հաջորդ անգամ, երբ հանդիպեցինք Հովսեփին, նա ժպտալով ողջունեց մեզ.

— Սիրելի՛ դավաճաններ, բարևներ...

ԱՆՏԵՂԻ ԿՈՐՈՒՍՏ...

1992 թվականի հունիսի 13: Ադրբեջանցիներն ատիճանաբար գրավում էին Հաթերքի ձորակը: Մենք որոշել էինք դրա փոխարեն ռմբակոծել մեկ այլ՝ ավելի կարևոր տարածք: Երկու ուղղաթիռի համար ծարել էինք 500 կիլոգրամանոց ռումբեր և ամբողջ օրը տեղադրում էինք ռումբերը: Աշխատանքն արդեն վերջացրել էինք և պատրաստվում էինք գնալ տները՝ մի քիչ հանգստանալու, որպեսզի ուշ երեկոյան գանք և գիշերը իրագործենք մեր մտահղացումը: Մեզ օգնում էին «Տիգրան Մեծ»–ի զինագործ Տիգրանը և Ռուսաստանի Դաշնության ուղղաթիռային զորքերին պատկանող զորամասի սպառազինության մասնագետը: Մոտավորապես ժամը 18–ն էր, երբ եկավ Վազգեն Սարգսյանի վարորդը և հայտնեց, որ պաշտպանության կոմիտեն խնդրել է ռազմական ուղղաթիռներով օգնության հասնել Չլդրան–Սրխավանդ հատվածում ծավալվող գործողություններին: Այդ ժամանակ մենք ունեինք երկու ռազմական «Մի–8» և մեկ «Մի–24» «Կոկորդիլոս» ուղղաթիռներ: Մեր երկու «Մի–8»–երը պատրաստ չէին այդպիսի գործողության, ընդամենը մեկ «Մի–24» կարող էր օգտագործվել, բայց մեկ ուղղաթիռը մենակ չէր կարող ռազմական առաջադրանք կատարել... Մենք այդպես էլ բացատրեցինք, բայց պատասխանը այսպիսին էր.

— Դուք էլ հետը գնացեք, թող շատ երևա, կարող է վախենան, և վերջիվերջո արդյունք լինի:

Մենք չէինք համաձայնվում, գործը հասավ բարձրաձայն վիճաբանության: «Մի–24»–ի հրամանատար Գուլյանը ձայն չէր հանում: Վերջապես ասաց.

— Գնա՛նք, ես ինչ որ պետք է, կանեմ: Դուք միայն ինձ տեղը ցույց տվեք:

Գնացինք Ստեփանակերտ, որտեղ էլ ցուցում ստացանք ոչնչացնել Սրխավանդի մոտ տեղակայված հակառակորդի տեխնիկան: Որպես ուղեկցող «Մի–24»–ի մեջ նստեցին Զուգուն Կամոն, Ատոմը և Ռուբոն: Հասանք Քոլատակ, բացատրեցինք տեղը, Գուլյանն ասաց.

— Ես գնամ հետախուզեմ, եթե խփելու է, իրիկով ես կխփեմ, եթե ռմբակոծելու կարիք լինի, ձեզ կասեմ:

Մենք՝ Գեղամն ու ես, մեր ուղղաթիռներով պտույտներ էինք գործում Քոլատակի վրա և դիտում: «Մի–24»–ը մեկ անգամ անցավ նշանակետի մոտով, հետո հետ եկավ և ասաց.

— Մեկ անգամ էլ նայեմ. չհասկացա՝ մեր տեխնիկան է, թե թշնամունը:

Նա Քոլատակի դիմացի անտառի վրա շրջադարձ արեց, որ գնա նշանակետի վրա, բայց այդ ժամանակ էլ կատարվեց անուղղելին. մենք տեսանք, թե ինչպես ուղղաթիռը դարձավ բոցակույտ, սկսեց ընկնել և գետնին հասնելով՝ պայթեց: Աչքներիս չէինք հավատում. մոտենալ անհնարին էր, նրանց օգնելը՝ ուշ: Մութն ընկել էր, Երևան գնալու ցանկություն չկար, մարդկանց աչքերին նայելը ծանր էր, մենք մեզ մեղավոր էինք համարում, որ վերջիվերջո համաձայնվեցինք այս անմիտ թռիչքը կատարելուն: Գիշերեցինք Գորիսում, հաջորդ օրը բոլորի հետ կռվելու պատրաստ՝ վերադարձանք Երևան, բայց բոլորը զբաղված էին հուղարկավորության հարցերով և մեր հավեսը չունեին: Ձորակը գրավեցին, Քելբաջարը մնաց անվնաս, և մենք կորցրինք մեկ «Մի–24» և մի քանի պայծառ ու կիսամնուրազ լավ տղաների:

* * *

1990 թ. սկիզբ: Մեկ ուղղաթիռով ՆԳ փոխնախարար Գրիգորի Գարեգինովիչի և ՄՀՕՁ–ի ջոկատի հետ ուսումնասիրում էինք ՀՀ–ի և Նախիջևանի սահմանները: Երբ հասել էինք Վայքի կողմերը, ռադիոկապով լուր ստացա, որ Վրեժ անունով մեկը Կա-

մոյից առևանգել է մեր մի ուղղաթիռը և տարել Վարդենիս: Մի փոքր խորհրդակցելուց հետո որոշեցինք գնալ Վարդենիս և այնտեղ հարցը պարզել: Վարդենիսում միլպետի մոտ պարզեցինք, որ դա Մախնո Վրեժն է, և իրենց բազան գտնվում է Կարճաղբյուրի մոտ: Ես որոշեցի գնալ այնտեղ, բայց ինձ արգելեցին ուղղաթիռով գնալ, տաբելային ատրճանակն էլ ձեռքիցս վերցրին, մի մեքենա հատկացրին, և ես մեկնեցի Կարճաղբյուր: Դարպասների մոտ ինձ ասացին, որ Վրեժը գնացել է Երևան՝ ուղղաթիռի հարցերով:— Իսկ անձնակա՞զմը,— հարցրի ես: Պատասխանեցին՝ այստեղ է: Ինձ ուղեկցեցին անձնակազմի մոտ՝ կողքի ճաշարան: Տագնապած նայում եմ: Մեկ էլ տեսնում եմ, թե ինչպես կերած-խմած Գեղամս դուրս է գալիս այնտեղից:

— Ա՛յ Գեղամ, ո՞նց եք,— հարցրի ես:

— Շա՜տ լավ, լավ կերակրում են և դեռ թիկնապահ են դրել մեզ հետ, որ հանկարծ ոչ ոք չնեղացնի:

Տեսա, որ ամեն ինչ նորմալ է, շտապեցի Երևան:

Մախնոյի հետ համաձայնության էին եկել թե՛ ՆԳ նախարարը, թե՛ մեր վարչության պետը: Եվ մենք ցուցում ստացանք՝ նրա հետ համագործակցել Վարդենիսի շրջանի սահմանները պահպանելու գործում:

* * *

Ոսկեպարի դեպքերի ժամանակ էր, «Մախնոյին» էի տեղափոխում իր ջոկատի տղաների հետ: Արդեն ուշ երեկո էր, երկինքը՝ մութ, անաստղ: Նա խնդրեց իրեն իջեցնել բազայում, որտեղ ջոկատն էր տեղակայված: Ես առարկեցի՝ իհարկե բացատրելով պատճառը. «Արդեն շատ ուշ է, շուրջը խավար է, վայրէջքի պայմաններ չկան, տեղն էլ շատ սահմանափակ է անվտանգ վայրէջքի համար»:

— Չհասկացա…,— իսկ դա նշանակում էր, որ այդ հարցը այլևս քննարկման ենթակա չէ, և իր պահանջը պետք է կատարվի:

Ես կապվեցի Կամոյի օդանավակայանի պետի՝ Նվերի հետ, որ վայրէջքի համար անվտանգություն ապահովի, և իհարկե հայտնեցի ուղղաթիռում գտնվող ուղևորների մասին: Նա խոստացավ կարգավորել ամեն ինչ, անգամ ավտոմեքենաներով տղաներին ուղարկել իրենց բազա: Սակայն դա էլ Վրեժը «չհասկացավ»: Կամոյի օդանավակայանից ոչ այնքան հեռու սկսեց անձրև տեղալ՝ ուղեկցվելով ամպրոպներով ու կայծակով: Վրեժը, որ նստած էր օդաչուների խցիկում, իմ հարցը, թե՝«Ի՞նչ ես ասում, չիջնե՞նք Կամոյում»,— նորից «չհասկացավ»: Բայց իմ համբերությունն արդեն սպառվել էր, հազիվ էի զսպում վրդովմունքս, և այս անգամ էլ ես «չհասկացա» և վայրէջք կատարեցի Կամոյի օդանավակայանում: Նա իմ «չհասկանալուց» հետո միայն հասկացավ, որ ամենաճիշտ ելքը դա էր…

ԹԱԹԱՐՅԱՆԸ ԲԱՐԿԱՆՈՒՄ Է

Երևի 1991 թ. վերջերն էր: Իմ հանգստյան օրն էր: Օդանավակայան եկա մի քիչ ուշացումով: Ինձ հայտնեցին, որ մեր մի ուղղաթիռը, որը մեկնել էր Թբիլիսի, հետ է վերադարձել վատ եղանակի պատճառով: Երբ մոտենում էի այդ ուղղաթիռին, նկատեցի, թե ինչպես է Թաթարյանը «պատերազմ» մղում մեր ղեկավարության հետ: Բոլորը շրջվեցին իմ կողմը, որպես թարմ ուժի, իսկ Թաթարյանն անմիջապես անցավ հարձակման.

— Ո՞ւր ես կորել, ա՛յ տղա:

Ես սկսեցի արդարանալ.

— Գեորգի Անդրեյիչ, այսօր իմ հանգստյան օրն է, պատահաբար եմ եկել, իմացա, որ այստեղ եք, շտապեցի Ձեզ մոտենալ:

Նա հանգստացավ և սկսեց բացատրել, որ այդ օրը Թբիլիսիում շատ կարևոր հանդիպում ունի:

— Կարո՞ղ ենք հասնել,— հարցրեց նա:

— Կփորձենք,— պատասխանեցի ես:

Փորձեցինք: Ամպերի վրայով, տակով հասանք Թբիլիսի: Ժպիտը նրա դեմքից ոչ մի վայրկյան չէր հեռանում: Այդ օրը եղանակի պատճառով վրացիները մեզ թույլ չտվեցին վերադառնալ: Զբոսնում էինք քաղաքի կենտրոնական պողոտայում, պատահաբար հանդիպեցինք նրան իր խմբի հետ: Նա հետաքրքրվեց, թե հո սոված չենք, քնելու տեղ ունե՞նք: Չնայած մենք ասացինք, որ ամեն ինչ նորմալ է, բայց նա մեզ կցեց իր գանձապահին և հրամայեց մեզ այնպես նայել, որ մենք չցանկանանք կորչել ու վաղը միասին տուն վերադառնանք:

Գ. Թաքարյանը շատ էր հարգում օդաչուներին և շատ բարձր էր գնահատում մեր կատարած աշխատանքները, և ուր էլ միասին թռչում էինք, ինչպիսի պաշտոնատար մարդկանց հետ էլ որ սեղան նստեր (տներում թե ռեստորաններում), անձնակազմի անդամներին իր հետ էր տանում, եթե փորձում էինք հրաժարվել, նա առարկություն չընդունող տոնով ասում էր.

— Մեր կյանքը ձեզ ենք վստահում, ուրեմն պետք է համոզված լինենք, որ սոված–ծարավ չեք...

ԳԵՏԱՇԵՆԻ ՎԹԱՐԸ

1990 թվականի գարունն էր, ուղևորներ էի տանում Երևանից Մարտակերտ: Նոր էինք մտել Քելբաջարի տարածք, երբ ռադիոկապով հայտնեցին, որ Գետաշենում ուղղաթիռը վթարի է ենթարկվել: Ուղևորներին խնդրեցինք, որ Ղարաբաղի տարածքում իրենց հարմար մի տեղ իջեցնենք, որպեսզի շտապ հասնենք օգնության: Չհամաձայնվեցին. «Մեր տոմսերը մինչև Մարտակերտ է, պարտավոր եք տեղ հասցնել»: Իջեցրինք Մարտակերտ և շտապ եկանք Գետաշեն: Օդից տեսանք և գտանք կողքի շուռ եկած ուղղաթիռը: Մոտ 50–70մ հեռավորության մի հարմար վայրէջքի տեղ գտանք: Դեռ շարժիչները պտտվում էին, երբ ես արագ իջա և վազեցի ուղղաթիռի կողմը, բայց այն, ինչ տեսա 15 մետր հեռավորությունից, ինձ ստիպեց ավելի արագ հետ վազել: Ուղղաթիռի մոտ արդեն հավաքվել էին տեղի բնակիչները, որոնք և մոտավոր պատմեցին եղելությունը և հայտնեցին, որ անձնակազմը ռադիոհանգույցում է: Ինձ դիմավորեց այլայլված դեմքով բորտմեխանիկը՝ Արայիկ Յունանյանը: Նա հայտնեց, որ երկրորդ օդաչուն մի փոքր տանելի վիճակում է, չնայած շատ է վախեցած, իսկ հրամանատարը՝ Յուրա Գասպարյանը, զինված է, փակվել է սենյակում և ցանկանում է ինքնասպան լինել: Դռան փականը կոտրեցինք, հանգիստ խոսելով մոտեցա, զենքը խլեցի, մի ուժեղ ապտակ հասցրի՝ զգաստացնելու համար, ու մի կերպ նրան տարանք իմ ուղղաթիռի մոտ: Նրան հանգստացնել չէր լինում. ահավոր հոգեկան ցնցում էր ապրում: Բնական է, նման սարսափելի տեսարանից ամենաասառնասիրտ մարդն էլ կարող է հոգեկան խանգարում ստանալ...

Մոտ մեկ ժամից Գեղամը իր ուղղաթիռով ժամանեց: Նա բերել էր օդանավակայանի ղեկավարությանն ու հետաքննող հանձնաժողովի անդամներին: Հետաքննությունն ավարտելուց հետո որոշում ընդունվեց վթարի ենթարկված ուղղաթիռի վրայից հանել

պիտանի մասերը՝ հետագայում օգտագործելու համար: Իմ անձնակազմին հանձնարարվեց ծանր վիրավորներին հասցնել Երևան, իսկ հաջորդ օրը Գետաշեն հասցնել ավիամասնագետներին, որոնք պետք է զբաղվեին վթարված ուղղաթիռը մասնատելով: Իսկ երբ երեկոյան վերադարձա նրանց հետևից, պարզվեց, որ անցագրային ռեժիմ է հայտարարվել: Մինչ ուղղաթիռս կբեռնեին պահեստամասերով, վայրէջքահրապարակում այնքան բազմություն հավաքվեց, որ «ասեղ գցելու» տեղ չկար՝ լրագրողներ, բժիշկներ, ազատամարտիկներ և անձինք, որոնք գրանցում չունեին, և բոլորն առաջ պետք է լքեին Գետաշենը, այլապես կձերբակալվեին: Որքան հնարավոր էր, տեղավորեցի իմ ուղղաթիռում և անմիջապես ռադիոկապով երկրորդ ուղղաթիռը կանչեցի, որը շատ չուշացավ. մոտակայքում էր: Մնացածին էլ տեղավորելով երկրորդ ուղղաթիռում, որի անձնակազմը մեզ օգնության եկած մեր բարեկամ ուզբեկներն էին, թռանք ու մեծ դժվարություններով հասանք Երևան:

* * *

1991 թ. Զորի Բալայանը թռիչքից մեկ օր շուտ զգուշացրեց, որ թռիչքի գան լուրջ տղաներ և զինված: Վառելիքի պաշարը բավականացնելու էր Ղարաբաղի բոլոր շրջկենտրոնները այցելելու համար: Հաջորդ օրը թռիչքի եկած Բալայանը և Քերոլայն Քոքսը մի մեծ արկղ բերին: Առաջին շրջկենտրոնում այդ արկղից վերցրին մի քանի փաթեթ, մեզ ասացին, որ ուշադիր լինենք և գնացին: Երբ եկան, հարցրինք.

— Ուշադիրը՝ ուշադիր էինք, բայց ի՞նչ էինք այդպես պահպանում:

Նա բացատրեց, որ այդ արկղի մեջ մորֆին է և նախատեսված է հիվանդանոցների համար: Իսկ թե որքան կարժենա այդ արկղը, մենք չենք կարող նույնիսկ պատկերացնել: Այդ ժամանակվանից մենք խիստ անհանգիստ էինք մինչև նրա սպառվելը:

ՓՈՇՈՏ ՓՐԿՈՒԹՅՈՒՆ

Դեպի Շահումյան մի չվերթի ժամանակ ուղղաթիռում 2000 կգ ալյուր կար, 20 ազատամարտիկ էլ տեղավորվել էին այդ պարկերի վրա: Եկանք վայրէջքի և տեսանք, որ մարզադաշտը՝ մեր վայրէջքի տեղը, զբաղված է զինվորական տեխնիկայով: Մնացել էր մի փոքրիկ հողակտոր: Այլ տեղ վայրէջք կատարելը վտանգավոր էր. ազատամարտիկների կյանքի հարցն էր: Վայրէջք կատարեցինք այդ մի փոքր տեղում: Մեզ մոտեցավ զորամասի հրամանատարը, որը նոր էր եկել Շահումյան, և պարտադրեց այդտեղից հեռանալ, եթե ոչ՝ կձերբակալի: Հեռանալ չէինք կարող, նախ՝ ուղղաթիռը ծանր էր, օդ չէր բարձրանա, և երկրորդ՝ տղաների անվտանգությունը չէինք ապահովի: Հրամանատարը ոչ մի բացատրություն չէր ցանկանում լսել: Մենք բարձրացանք: Լա՜վ, դե ստացեք: Շարժիչները միացրինք մեծ հզորությամբ, այնպիսի ուժ հաղորդեցինք, որ սարսափելի փոշի բարձրացավ: Ոչ ոք չէր կարող նայել փոշու ամպերի մեջ կորած ուղղաթիռի կողմը: Ազատամարտիկներին ցույց տվեցինք, թե որ կողմ պետք է շարժվեն, փոշու քողի տակ նրանց դուրս «հրավիրեցինք» ու երբ տեսանք, որ անվտանգ գոտի հասան, նոր միայն օդ բարձրացանք: Մտներս միայն ալյուրն էր, այնպես որ վայրէջքը կատարեցինք սպասվող և ստուգվող տեղում...

* * *

«Սասնա ծռեր» ջոկատի հրամանատար Սամվել Գևորգյանը զոհվելուց մոտ մեկուկես ամիս առաջ իր ջոկատի հետ Քոլատակից վերադառնում էր Հայաստան: Ուղղա-

թիռին մոտեցավ իրերով բարձած մի բեռնատար մեքենա: Իմ սիրտը կանգնեց: Սամվելին կանչեցի մի կողմ և սկսեցի բացատրել, որ բեռնատար մեքենան կարող է տանել մինչև 10տ, իսկ ուղղաթիռը՝ երեք տոննայից ոչ ավելի: Նա առարկեց.

— Մարդիկ տան համար բան–ման են վերցրել, չտանե՞ն:

Շատ երկար վիճելուց հետո իրերի մի մասը թողեցին: Ուղղաթիռը մի կերպ գետնից վեր բարձրացավ, բայց ոչ կարողանում էր բարձրություն հավաքել, ոչ արագություն: Սովորաբար Քոլատակից Հայաստան էինք վերադառնում կա՛մ Իշխանասարի, կա՛մ Զոդի լեռնաշղթայի վրայով: Բայց այս անգամ դա հնարավոր չէր: Պահանջվող բարձրությանը չէինք կարողանում հասնել: Ստիպված սարերը շրջանցելու համար գնացինք Չայլու–Եվլախ–Կիրովաբադ, Կրասնիով մտանք ՀՀ–ի տարածք: Եթե Քոլատակից Երևան թռիչքը տևում էր 1ժամ 10 րոպե, այդ թռիչքը տևեց մոտ երկու ժամ, չհաշված նյարդայնությունն ու հուզմունքը և վառելիքը....

Երբ հասանք Երևան, ես Սամվելին հարցրի.

— Ձեր հանաքները ձեզ դուր եկա՞ն:

Նա, արդեն հասկանալով արածը, պատասխանեց.

— Կարևորը ողջ ենք, չնայած բախտի բերմամբ:

ԱՍՏՎԱԾ ՄԵԶ ՀԵՏ Է

1990–1991 թթ. ձմեռ էր: Երեկոյան «տաքանալու» համար մի քիչ խմած հասա տուն: Չհասցրի զգեստս փոխել, զանգահարեց Շահենը.

— Շտապ արի՛ ինձ մոտ:

Գնացի «Հրազդան» հյուրանոց: Ճանապարհին ոստիկանները վերցրին վարորդական իրավունքս: Բարկացած մտա Մեղրյանի սենյակը, նա հրավիրեց գարեջուր խմելու:

— Սպասի՛ր մի նախորդ խմածը մարսեմ, հետո,— պատասխանեցի ես:

Պատմեցի իրողությունը, նա իսկույն ոստիկանության մի սպայի՝ Շուրիկին, ուղարկեց վարորդական իրավունքիս հետևից: Նստեցինք զրույցի... Հաջորդ օրն առավոտյան Մեղրյանի անունից շրջանի համար ստացա 300000 ռուբլի և նրա հրահանգով ինձ հետ վերցնելով Ցվետանա Պասկալևային՝ գնացինք Կամո: Կեսօրին հանդիպեցինք Կամոյում, նա զենք և զինամթերք էր բերել, շտապ պիտի տեղ հասցվեր: Կամոյում անձնակազմերը ծանրանում էին: Ամբողջ Ղարաբաղի երկինքը ծածկված էր ցածր ու խիտ ամպերով և մառախուղով: Կանչեցնան Գեղամին.

— Տղանե՛ր, ինչ–որ բան պիտի հնարեք, այս բեռները շատ շտապ են, Աստված մի դուռ կբացի, չէ՞ որ Աստված մեզ հետ է:

Այս դեպքը ես մի այլ տեղ էլ եմ նկարագրել և կարծում եմ, որ դա, իրոք, հրաշք էր... Գեղամի հետ որոշեցինք փորձել: Ամպերի վրայով հասանք մոտավորապես Շահումյանի տարածք և սկսեցինք պտտվել, որ Շահենն էլ համոզվեր, որ հնար չկա: Այդ պահին մի տեղ ամպերը սկսեցին ցրվել և ներքևում երևաց մի փոքր հողակտոր: Շահենը նայեց և ասաց.

— Գյուլիստանի կարտոֆիլի դաշտն է:

Վայրէջք կատարեցինք, շուրջբոլորը մառախուղ էր, բեռներն իջեցրինք և օդ բարձրացանք: Մեզ թվաց, թե եղանակը ուզում է փոխվել, բայց ո՛չ, ամեն կողմի վրա ամպեր էին և այդ մի անցքն էր, որն էլ սկսեց փակվել թռիչքից 5 րոպե անց: Ամբողջ հորիզոնում միապաղաղ ամպամածություն էր... Ես և Գեղամը զարմացած էինք, բայց այդ դեպքից հետո, ամեն դժվար պահի իրար հույս էինք տալիս՝ Աստված մեզ հետ է...

* * *

1992 թվի սկզբներին անկարելի դարձան դեպի Ղարաբաղ թռիչքները: Հայաստանի ուղղաթիռներին դա արգելված էր, և Կիրովաբադի ուղղաթիռային էսկադրիլիան անընդհատ հսկում էր տարածքը: Հրամայված էր խախտելու դեպքում կրակել: Մենք ստիպված սկսեցինք գիշերային թռիչքները: Այդ մասին նորաստեղծ ԱՊՀ–ի անվտանգության խորհրդին Պոլյանիչկոն զեկուցեց.

— Հայերը զենք և զինամթերք Ղարաբաղ տեղափոխելու համար օգտագործում են գիշերները: Այն ժամանակ, երբ մեր ռազմական ուղղաթիռները չեն վերահսկում տարածքը: Ավիացիայի մի գեներալ հայտարարում է.

— Ես իմ ուսադիրները վայր կդնեմ, եթե դա հնարավոր է լեռնային Հայաստանում: Ես անգամ Աֆղանստանում այդպիսի բան չեմ լսել և տեսել... (ուղղաթիռներին լեռնային պայմաններում գիշերային թռիչքները խստիվ արգելված են): Դե արի՛, դրան հասկացրու, որ մեզ դա ա՛յ այսպես անհրաժեշտ էր, ու մենք դա կատարում էինք...

* * *

1992–ին Վանցյանը Գեղամի հետ մեկնեց Մոսկվա՝ պայմանավորվելու, որպեսզի նախկին ԽՍՀՄ–ի ուղղաթիռային էսկադրիլիայի գույքը թողնեն Հայաստանին: Երբ Վանցյանը շտաբի պետի մոտ է մտնում, Գեղամը նրան սպասում է ընդունարանում: Ներս է մտնում գնդապետի կոչումով օգնականը և հարցնում, թե ինչո՞ւ նստած և որտեղից է: Լսելով Գեղամի պատասխանը՝ գնդապետը բորբոքվում է, թե հայերը լավ չեն անում՝ գողանում են ռազմական ուղղաթիռները: Գեղամը ժխտում է այդ փաստը.

— Ո՛չ, ի՞նչ եք ասում, մի՞թե այդպիսի բան հնարավոր է:

Այդ ժամանակ նա Գեղամին հրավիրում է իր առանձնասենյակը:

— Ե՛կ ինձ մոտ, ես ցույց տամ այդ գողության իրականացնողներին, գուցե կճանաչես:

Նա Գեղամին ցույց է տալիս իմ լուսանկարը՝ իմ բոլոր տվյալներով: Գեղամը, քաքցնելով զարմանքը, ասում է, որ չի ճանաչում: Հաջորդը Գեղամի լուսանկարը և տվյալներն են լինում: Պատկերացնո՞ւմ եք գնդապետի զարմանքը: Որոշ ժամանակ լռելուց հետո նա կարողանում է ասել.

— Գողանալը լավ բան չէ, ուզեիք, կարող է տայինք:

ՉԳՈՒՄ ԵՆՔ ՄԻՄՅԱՆՑ ԹԵՎՆ ՈՒ ԹԻԿՈՒՆՔԸ...

Ես չեմ թվարկում իմ անձնակազմի անդամներին, բացի ռազմական ուղղաթիռներով մարտական թռիչքներից, որոնց ժամանակ երկրորդ օդաչու էր Ջաւոլն, իսկ բորտմեխանիկը՝ Իոսիֆը: Մնացած բոլոր թռիչքներին ես մասնակցել եմ որպես ստուգող և երբեմն էլ՝ որպես հրամանատար: Այնպես որ անձնակազմի անդամները միշտ փոփոխվել են, ուստի չեմ կարող ասել՝ ո՛ր թռիչքին ո՛վ է եղել ինձ հետ: Բայց մի բան ակնհայտ է. ողջ կոլեկտիվը կամ ջոկատը արել է այն, ինչ հնարավոր էր, և մի քիչ էլ այն, ինչ հնարավոր չէր: Եթե երկու ընկեր աշխատանքային հարցերով միմյանց հետ գժտված լինեին, միևնույնն է՝ օդում միմյանց օգնության էին հասնում և այդ միասնականությունն էր, որ հնարավորություն տվեց մեր պարտքը կատարել հայրենիքի հանդեպ:

Երբ մի քանի ուղղաթիռով ամպերի վրայով հասնում էինք Ղարաբաղ և մեզանից մեկը պիտի ծակեր–իջներ ամպերից ներքև, ամեն մեկը համարում էր, որ այդ վտանգը

պետք է ինքն իր վրա վերցնի և չթողնի ընկերոջ ուսերին:

Մեր երկրորդ օդաչուներից մեկը՝ Գարիկ Ղազարյանը, մեզանից տարիքով մեծ էր և ավելի շատ էր մասնակցում գիշերային թռիչքներին: Մի անգամ ասացի նրան.

— Կան այնպիսի երկրորդ օդաչուներ, որ չեն հասցնում մասնակցել գիշերային թռիչքներին, իսկ դու շատ ես մասնակցում: Պատասխանը պարզ և հասարակ էր.

— Ես կյանքումս ինչ–որ բան տեսել եմ, ավելի լավ է ջահելները ապրեն:

Ես հիշեցի հանրաճանաչ ֆիլմը "В бой идут одни старики".

Մի պարզ գիշեր չորս ուղղաթիռով անցնում էինք Քելբաջարի վրայով: Թշնամին ուժգին գնդակոծում էր մեզ, արկերը պայթում էին մեր շուրջը, բայց ոչ ոք չտրտնջաց, միայն Գեղամն ասաց.

— Տղանե՛ր, չվախենա՛ք, Աստված մեզ հետ է...

Ոսկեպարի իրադարձությունների ժամանակ ես՝ որպես ստուգող, երկու անգամ թռիչք կատարեցի Նորիկի հետ, երրորդ օրը Ռաֆիկը ընբոստացավ.

— Հիմա իմ հերթն է,— պնդեց նա:

ՏԽՈՒՐ ՄՏՈՐՈՒՄՆԵՐ

Հայաստանի անկախության հետ ի հայտ եկան բազմաթիվ կուսակցություններ, որոնք անընդհատ միմյանց հետ պայքարի մեջ էին և մեզ էլ էին ուզում ներքաշել այդ խաղերի մեջ: Շատ շահավետ առաջարկություններ եղան՝ այս կամ այն կուսակցությանը անդամագրվելու: Ոմանց երբեմն գայթակղում էին այդ առաջարկությունները, բայց, ի վերջո, ընդհանուր որոշում ընդունվեց՝ լինել հավասարապես բոլորի հետ լավ և գործել հօգուտ հայրենիքի:

Թերթերում մեզ պախարակող հոդվածներ էլ եղան, իբր անձնակազմերը կաշառք են վերցնում Ղարաբաղից տնային իրերով ընտանիքներին դուրս բերելու համար: Այդ հարցը, անշուշտ, մեզ էլ հետաքրքրեց և պարզեցինք, որ այո՛, հաճախ կաշառք են վերցնում... Բայց ո՛չ օդաչուները, այլ տեղում նշանակված ներկայացուցիչները: Նրանք այդ ընտանիքներին ասում են, թե իբր դա անձնակազմի համար է, իսկ անձնակազմին ներկայացնում էին որպես ղեկավարության խնդրանք կամ ինչ–որ պատճառաբանություն: Իսկ մենք շատ հաճախ անգամ մեր ծանոթներին էինք մերժում...

Եթե այն ժամանակ իմանայինք, որ մեր երազած վաղվա օրը լինելու է այսպիսին, երևի չէր լինի անկախ Ղարաբաղ, և չէր լինի հաղթանակ: Այն ժամանակ մենք չէինք կարող պատկերացնել, թե այսօր զոհվածի երեխային կտան 2000 դրամ թոշակ և կասեն, որ բյուջեում փող չկա, որ հաղթանակած ազատամարտիկը կոտանհարվի, և ինչ–որ մեկը կարող է ասել է՛, չգնայի՛ք...

Զարմանալին այն է, որ պարտված Ադրբեջանում պատերազմի մասնակիցներն այսօր մեծ արտոնություններ ունեն, իսկ հաղթանակած Հայաստանում միայն զոհվածի ընտանիքները չչին արտոնություն ունեն, գուցե պե՞տք չէր հաղթանակ, գուցե պարտվե՞լ էր պետք: Պատերազմի ժամանակ գոյություն ուներ այսպիսի տխուր կատակ՝ հայտարարել պատերազմ ԱՄՆ–ին և շտապ հանձնվել:

Երևի հայ ազգին ավելի կսազեր, որ Հայաստանը մարզ լիներ Ադրբեջանի կազմում: Հնչում է գեղեցիկ: Անկախ, ազատ...

Մեծ, գլոբալ հարցերում հաղթանակում ենք, մանրերում՝ պարտվում, չնայած «փոքր» հարց չկա:

Ասում են՝ դա խելքից է, շա՜տ խելացի ազգ ենք: Հարց է ծագում՝ ում է պետք այն

խելքը, որից տուժում է ինքը՝ ազգը: Ավելի լավ է տխմար լինեինք:

Ասում են՝ մեկ էլ հրեաներն են խելացի ազգ: Պատմությունից մենք դասեր չենք կարողանում քաղել: Նրանք էլ կորցրին իրենց երկիրը, բայց նրանք նվաճեցին աշխարհը, հիմա էլ ստեղծեցին իրենց հանրապետությունը, բայց դա մենք չենք, դա նրանք են: Մեզ այդպիսի հնարավորություն երևի չի ընձեռվի, եթե մենք կորցնենք, կկորցնենք անվերադարձ:

90–ի սկզբին ԽՍՀՄ–ի զորքերը պարեկային ժամ էին մտցրել Հայաստանում: Մի պարեկային կետում ինձ կանգնեցրին, մեքենաս զննեցին, գրպանիկում ատրճանակի փամփուշտի տուփ տեսնելով՝ հարցրին, թե որտեղ եմ աշխատում: Երբ իմացան, զեկուցեցին պետին:

— Ամեն ինչ նորմալ է:

Իսկ մյուս դեպքը այլ կերպ ընթացավ:

1992 թ. Արտաշատի կողմից գալիս կանգնեցրին Մասիսի ՊԱՏ կետում, մենք բորտմեխանիկ Յունանյան Արայի մեքենայով էինք: Մեքենայի գրպանիկում հայտնաբերեցին պետական նռնակ: Տարան Մասիսի՝ ոստիկանություն: Ոստիկանապետը Հայաստանի ՆԳ փոխգնդապետ էր:

— Մենք գիտենք այս տղաներին, և իրենց կատարած աշխատանքը գիտեն բոլորը, ավելի լավ է բաց թողնել: «Հայտնաբերողը» այդ մտքի հետ չհամաձայնեց և որոշեց մեզ տանել ՆԳՆ: ՆԳՆ–ում մեզ իսկական հանցագործների տեղ դրեցին, քրեական բաժնի պետը թույլ չտվեց նույնիսկ իր հեռախոսից օգտվել.

— Ամեն թափթփուկի ես թույլ չեմ տա իմ հեռախոսից օգտվել,— հայտարարեց նա:

Մեզ ուղարկեցին Լենինյան շրջանի ոստիկանություն: Քննչական բաժնում թույլ տվեցին զանգահարել պաշտպանության փոխնախարարին, որից հետո մեզ բաց թողեցին:

Շատ եմ մտածում, ինձ շատ եմ հարց տալիս՝ ով՝ մեզ համար լավը օտա՞րը, թե՞ մենք: Պատմությունից գիտենք, որ հայ ազգին իշխել են թուրքերը, պարսիկները, Բյուզանդիան, մի քիչ մոնղոլները: Ներկայիս հայերը ներառել են այդ բոլոր ազգերի վատ կողմերը և կուրծք ծեծելով գոչում են, որ իրենք հայ են: Գուցե հայերը իրոք լավն են եղել, բայց ո՞ւր են այդ լավ հայերը...

Խենթություն էր, բայց հաջող խենթություն: Ղազախստանից 1989–ին վերադառնալիս Գրոզնիի օդանավակայանում ոստիկանները բռնեցին: Պայուսակիս մեջ զենք և փամփուշտներ կային. զննման գոտիով չէի կարող անցնել, ծառայողական մուտքով էի մտել թռիչքային դաշտ, ուստի ձեռքիս պայուսակը կասկածի տեղիք տվեց: Ոստիկանների մոտ բացեցին պայուսակը: Հենց վրան կոնյակի շիշ էր դրած ու այնպես հրապուրիչ տեսք ուներ: Ես ինձ չկորցրի.

— Դա ձեզ համար է,— ասացի ես:

— Իսկ ինչո՞ւ է պայուսակը այդպես ծանր:

Պատասխանս հնչեց շատ անկեղծ.

— Հայաստանում դժվար ժամանակներ են, տանում եմ ուտելիքի պահածոներ...

Նրանք ժպտալով ասացին, որ «պահածոները» հիմա Հայաստանին պետք են: Ի զարմանս ինձ, բարի ճանապարհ մաղթեցին և մինչև ինքնաթիռը ուղեկցեցին...

* * *

1992–ի գարունն էր: 120 մմ չորս թնդանոթ պետք է տեղափոխվեր Ստեփանակերտ, բայց ուղղաթիռի մեջ չէինք կարողանում տեղավորել: Չափերը չէին համապատասխանում: Ի վերջո ելքը գտանք: Թնդանոթի փողը անձնակազմի խցիկի դռնից ներս մտց-

րինք՝ բորտմեխանիկներին թողնելով բեռնատարի խցիկում: Այնպիսի անձնակազմեր ընտրեցինք, որոնք կարողանային աշխատել առանց բորտմեխանիկի: Եվ այդպես տեղափոխեցինք այդ չորս քնդանոթը:

* * *

1994-ին հանձն առա մի զոհվածի ընտանիքի համար բնակարանի հարց լուծել, պատրաստեցի անհրաժեշտ փաստաթղթեր, ներկայացրի ՊՆ: Այնտեղից գրություն տարա ԽՍՀՄ-ի զորամաս, որը զբաղվում էր բնակարանների հարցով: Այնտեղից ազատված բնակարանի գրություն վերցրինք: Ներկայացրեցի քաղաքապետարան: Քաղաքապետարանից ասացին, որ որոշումը կուղարկեն Շահումյանի գործկոմ: Սկսեցի համարյա ամեն օր հանդիպել բնակբաժին՝ իմանալու՝ որոշումը եկավ, թե ոչ: Երկար սպասեցի, գնացի քաղաքապետարան: Պարզվեց, որ որոշումը ուղարկել են, բայց համենայն դեպս խնդրեցի, որ տան պատճենը: Պատճենը վերցրի, և ինձ թվաց, թե այդ թուղթը ծանոթ է, և երբ եկա գործկոմ, տեսա, որ նույն այդ թղթից դրված է պետի սեղանի ապակու տակ: Նրան հանգիստ հարցրի.

— Ի՞նձ այսքան տարար-բերեցիր, բայց դա ինձ համար չի, զոհվածի ընտանիքի համար է:

Նա հանգիստ պատասխանեց.

— Ի՞նձ ինչ, կարծես ես էի նրան խնդրել, որ գնա պատերազմ և զոհվի:

Մեծ համույքով կսատկացնեի, բայց կողքիս մարդիկ չթողեցին:

Մի օր մի պաշտոնյա անձի հարցրի, թե մեր պետությունը չի ամաչում, որ զոհվածի ընտանիքին 2000 դրամ թոշակ է տալիս: Նա պատասխանեց.

— Հնարավորություններն այդ են:

Իմ հաջորդ հարցին, թե ինչու դուք չեք ապրում այդքան գումարով: Նա ինձ պատասխանի անգամ չարժանացրեց:

...ԵՎ ԵՍ ՈՒՐԱԽԱՑԱ

Երևի 1993 թվականին էր: Մի օր պատահմամբ ցերեկով հայտնվեցի քաղաքում: Շա՜տ զարմացա: Պարզվեց, որ կինոթատրոնները գործում են, հայտնվել են նոր սրճարաններ, ամենազարմանալին համախողներ էլ կան: Մեզ, որ օդանավակայանից դուրս չէինք գալիս, թվում էր, թե ամբողջ հանրապետությունն է պատերազմի մեջ: Պարզվեց, որ ոչ: Ժողովրդի մի մասը մահանում է, մի մասը՝ զվարճանում: Հարց է ծագում՝ ով էր իրավացի, ով հաղթանակեց: Նա՞, ով պատերազմում էր, ով ընկեր էր կորցնում, ով զոհվում էր, թե՞ նա, ով իր կյանքն էր դասավորում, բիզնես անում, թալանում: Այո...

Համենայն դեպս, ջոկատը ապրել և գործել է ճիշտ, թեպետ այժմ ապրում է վատ, չի հետապնդել շահ, փառք, թեպետ այժմ ոչ ոք չի էլ հիշում և չի ննատում, նա կատարել է իր պարտքը թե՛ հայրենիքի առջև, թե՛ ազգի, և անպայման կգնահատվի:

Հետմահու...

* * *

1992 թվականի մի օր երեկոյան ժամը 22-ի մոտ, զանգահարեցին տուն և շտապ կանչեցին աշխատավայր: Այնտեղ հայտնեցին, որ Գորիսի տարածքում վիճակը շատ ծանր է, զինամթերքի պակաս է զգացվում, և պետք է շտապ արկեր տեղափոխել: Ուղ-

ղաթիռն արդեն բարձված և պատրաստ էր: Մի ռազմական ուղղաթիռ արդեն ուղևորվել էր այնտեղ: Ժամը 24-ի մոտ հասանք Գորիսի օդանավակայան: Տղաները մոտեցան՝ բեռնաթափելու:

— Էս ինչո՞ւ ուշացաք,— բողոքեցին նրանք:

— Արդեն մի ուղղաթիռի բերած արկերը կրակեցի՞ք,— հարցրի ես:

— Ի՞նչ ուղղաթիռի արկերի մասին է խոսքը,— զարմացան նրանք:

Հետո պարզվեց, որ ինձանից առաջ թռած ուղղաթիռը Գորիս չի հասել: Օդ բարձրանալուց հետո փորձեցի կապվել այդ ուղղաթիռի հետ: Նա պատասխանեց մեր կանչին:

— Ի՞նչ ես տեսնում ներքևում,— հարցրինք մենք:

— Ոնց որ մեծ քաղաք է, կողքին էլ լիճ կա:

Համեմատելով նրա հայտնած ռադիոուղեցույցի և կողմնացույցի տվյալները՝ պարզեցինք, որ նա գտնվում է Նախիջևանի վրա: Բայց քանի որ նրա վառելիքը այլևս չէր բավականացնի ուղևորվելու Գորիս, հետո, Երևան, ստիպված նրան օգնեցինք կողմնորոշվել և ուղևորվել դեպի Երևան:

* * *

1991 թվականին վերադառնում էինք Վերին Հոռաթաղից: Չափար գյուղից վերև երևաց մի մեքենա և ոչխարի հոտ: Այդ ժամանակ Ղարաբաղի տարածքից թռչում էինք Մռավի լեռնաշղթայով, Զոդի լեռնաշղթայով, սարերին մոտիկ: Որոշեցինք ստուգել, թե ովքեր են: Մոտեցանք: Երբ անցնում էինք նրանց վրայով, տեսանք, որ դա հոտ չի, այլ զինված ջոկատ է՝ մեկ «Ժիգուլի»-ով և մեկ «ԿամԱԶ» բեռնատար մեքենայով՝ մոտ 20–25 մարդուց բաղկացած խումբ: Թռչում էինք մոտ 500 մ բարձրությամբ: Հանկարծ այդ ջոկատը զենքերը ուղղեց մեզ վրա և սկսեց գնդակոծել: Ուղղաթիռում անձնակազմից բացի (բորտմեխանիկի փոխարեն նստած էր Մեհրաբյան Ռաֆիկը)՝ ևս 8–9 մարդ կար: Միայն ես և երկրորդ օդաչուն չվիրավորվեցինք: Ուղղաթիռը վնասվեց, բայց չվերը շարունակելու հնարավորություն կար: Հասանք Երևան, բայց բարկությունս այնքան մեծ էր, որ այդ ուղղաթիռը կանգնեցրի, վերցրի մեկ ուրիշը, մի քանի ռումբ և Վանցյանի հետ թռանք հետ: Այս անգամ չմոտեցանք: Իմ ազդանշանով Վանցյանը նետեց երկու ռումբ, որոնք հասան ուղիղ նշանակետին, բայց, ցավոք, չպայթեցին: Ինքնաշեն էին: Բայց հետո մեր հայտնած տվյալներով Մորուք Ռաֆոյի ջոկատը թիրախները վնասազերծեց:

* * *

1990 թվականին, երբ մեզ համարյա արգելված էր թռիչքներ կատարել դեպի Արցախ, մի օր շատ վատ եղանակի պատճառով հայտնվեցի Կիրովաբադի օդանավակայանի տարածքում: Կիրովաբադի թռիչքների ղեկավարը սկսեց անհանգստանալ, իր հարցով, թե ով է գտնվում իր օդային տարածքում: Պարզ է, որ ես չէի կարող ասել, թե ինչ ուղղաթիռ է, ո՛ր համարը, կամ ո՛ւմ է պատկանում: Ստիպված պատասխանեցի, քանի որ չէի կարող նաև անպատասխան թողնել:

— Այդ ես եմ, հիմա կազատեմ տարածքը:

Իմ անորոշ պատասխանից նա բան չհասկացավ, երևի կարծեց, թե յուրային եմ: Եվ դա դարձավ անեկդոտի նման մի բան:

...Այդ նույն ժամանակաշրջանում թռիչքներ կատարում էինք ռադիոլռության պայմաններում: Այդ անգամ խմբով գնում էինք Արցախ: Մյուս անձնակազմերը մի պահ ինձ կորցրին և հետո ռադիոյով սկսեցին հարցնել. «Ստյո՛պա, ո՞ւր ես»: Հարկավոր էր պա-

տասխանել, բայց այնպես, որ թշնամին բան չհասկանա, իսկ մերոնք հասկանան: Ստիպված ասացի՝ «620–ի աջ նստարանին նստած եմ»: Տղաները հանգստացան, իսկ այդ դեպքը ևս դարձավ անեկդոտ...

* * *

1990 թվականի գարնան դեմ Ղարաբաղ զենք և զինամթերք տարանք: Վայրէջք կատարեցինք պայմանավորված վայրում՝ Քոլատակի մոտ մի ձորակում: Ուղղաթիռը մենք բեռնաթափեցինք մեր ուժերով: Դիմավորողները ուշանում էին: Որոշ ժամանակ անց տեսանք, որ մեզ է մոտենում միլիցիայի մի «Վիլիս»: Այդպիսի մեքենաներով շրջում էր Ադրբեջանի ՕՄՕՆ–ը: Մենք զգուշացանք: Ուղղաթիռից մի քիչ հեռու դիրքավորվեցինք, պատրաստեցինք զենքերը, որ հարկ եղած դեպքում դիմադրենք: Հանկարծ ընթացքի ժամանակ մեքենայի դռնակը բացվեց, և ինչ–որ մեկը սկսեց ձեռքերը թափահարել: Բախտներս բերեց՝ ճանաչեցինք: Դավիթ Շահնազարյանն էր: Նա եկել էր դիմավորելու մեզ:

«ՀԱՅ ԴԱՏ»

1988–89 թվականներին բեռներ ու ջոկատներ տեղափոխելու հարցերով հաճախ էին օդանավակայան գալիս Ղարաբաղ կոմիտեի անդամ Իգոր Մուրադյանը «Հայ դատ» կազմակերպության ղեկավարներից մեկի՝ Շիրակ Գյունաշյանի հետ «հոպար» մականունով, որը հրաշալի անձնավորություն էր՝ մինչև ուղնուծուծը նվիրված իր ազգին: Նրանք հումանիտար օգնություն ու սննդամթերք էին ուղարկում Լեռնային Ղարաբաղի այն շրջանները, որոնք կտրված էին Ստեփանակերտից: Նման վայրերից էր հատկապես Բերդաձորը: Անգամ հաց թխելու վառարաններ էինք տեղափոխել:

ԹՈՖԻԿԻ ԱՆՁՆԱԿԱԶՄԸ ՁԵՐԲԱԿԱԼՎԵՑ

1990 թ. ուղղաթիռը (հրամանատար՝ Թոֆիկ Ալավերդյան, երկրորդ օդաչու՝ Վլադիմիր Խաչատրյան, բորտմեխանիկ՝ Արծվիկ Սարկիսյան) թռավ Բերդաձոր: Օմոնականները ուղղաթիռը խուզարկելիս զենքեր էին հայտնաբերել և ուղղաթիռն էլ ձերբակալելով՝ իրենց հետ տարել էին Շուշի: Երբ այստեղ ստուգել են նրանց փաստաթղթերն ու պարզել, որ նրանք Ադրբեջանում են ծնվել, մի պահ մտածել են, թե սխալմամբ իրենց օդաչուներին են բռնել...

Անձնակազմը, մինչև Շուշիում վայրէջք կատարելը, ռադիոկապով հաղորդել էր, որ իրենց ձերբակալել են: Գեղամը, որ մոտակայքում է գտնվել, նրանց առաջարկել է. «Ինչ–որ մի պատճառ գտեք ու մի փոքր հեռացեք ուղղաթիռից և պատրաստ եղեք վազելու, մի քանի րոպեից վայրէջք կկատարեմ ու ձեզ դուրս կբերեմ այդտեղից»: Իհարկե, դա շատ համարձակ քայլ կլիներ նրա կողմից, և տղաները հրաժարվել էին՝ ասելով. «Արի՛ ռիսկի չդիմենք, քանի դեռ նրանք մեր նկատմամբ «բարի» են: Դեռևս հույս կա խուսափել կրուստներից»: Հետո, իհարկե, մեծ ջանքեր պահանջվեցին նրանց ազատելու համար:

ՄԻ ՔԱՆԻ ԽՈՍՔ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ՍՊԱՍԱՐԿՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

Երևի թե բոլորին է ծանոթ «Մարտի են գնում միայն ծերունիները» ֆիլմը: Այնտեղ այսպիսի մի դրվագ կա, երբ մի տեխնիկը հարցնում է մյուսին, թե իրենց աշխատանքում ինչն է ամենադժվարը, պատասխանը հնչում է. «Սպասելը»: Դա իրենց՝ տեխնիկների տեսակետն է, իսկ մենք՝ օդաչուներս, կասենք ավելին՝ տեխնիկի աշխատանքը անգնահատելի է ավիացիայում, չնայած նրանք հաճախ մնում են ստվերում: Այդ նրանք են ինքնաթիռներն ու ուղղաթիռները կարգի բերում, վերացնում անսարքությունները, սրտի դողով ճանապարհում և դիմավորում, և այսպես՝ ամեն օր: Իսկ պատերազմի տարիներին նրանք արեցին առավելագույնը: Շատ հաճախ նրանք մեզ հետ էին թռչում, որպեսզի ուղղաթիռի վնասվելու դեպքում տեղում վերացնեն թերությունները. ժամանակը շատ թանկ էր, և նրանք դա լավ էին հասկանում: Նրանք մեզ սովորեցրին ռազմական ուղղաթիռները զինամթերքով լիցքավորելն ու գործի դնելը: Այն ահավոր տարիներին՝ քաղցի, ցրտի, խավարի պայմաններում, նրանց կատարած աշխատանքը հերոսական էր: Եվ այնպիսի՛ դեպք չեմ հիշում, որ ուղղաթիռը տեխնիկների թերի աշխատանքի պատճառով վթարի ենթարկվեր, կամ ժամանակին չվերացնեին անսարքությունները, որը կարող էր թռիչքների ձախողման պատճառ դառնալ: Մենք մի շատ կարևոր հոգսից գոնե ազատ էինք. վստահ, որ ուղղաթիռների տեխնիկական սպասարկման հետ խնդիրներ չեն ծագի: Օդաչուներն ու տեխնիկները համերաշխ թիմ էին: Այն, որ պատերազմի տարիներին անհամեմատ քիչ էր մեր ուղղաթիռների կորուստները, դրանով պարտական ենք մեր փորձառու, պարտաճանաչ տեխնիկներին:

Հիշում եմ ոռն ռուս գեներալի ասածը. «Համաձայն վիճակագրության՝ այդքան տարի նման պայմաններում աշխատելու պարագայում հայերը պետք է որ կորցրած լինեին ավելի շատ ուղղաթիռներ ու անձնակազմեր, քան ունեին...»:

Ես այսօր իմ խորին երախտագիտությունն եմ հայտնում «Էրեբունի» օդանավակայանի տեխնիկներին՝ նրանց անշահախնդիր ու նվիրված աշխատանքի, նրանց պարտաճանաչության ու սրտացավության համար: Շնորհակալություն եմ հայտնում և օդանավակայանի բուժանձնակազմին, վառելիք, քսայուղեր ու պահեստամասեր ապահովողներին...

Տա Աստված, որ այլևս չկրկնվեն այն դժոխային արհավիրքները, որի միջով անցավ հայ ժողովուրդը և ավիացիան...

Սիրելի՛ ընթերցող, մենք ևս միանալով իմ շատ սիրելի հերոսներից մեկի՝ Ստեփան Ռուբենի Նիկողոսյանի ցանկությանը, նրա մասին հերոսապատումն ավարտենք կնոջ՝ տիկին Գայանեի, իր ամուսնուն ուղղված հարգանքի ու անկեղծ սիրո ջերմ խոսքերին՝ չմոռանալով շեշտել, որ այն ծանր տարիների դժվարությունները նա կիսել է ամուսնու հետ. մեկ անգամ ևս լսենք նրան:

* * *

Պատմում է կինը՝ Գայանեն.

— Նա մի վեհանձն, առաքինի, անսահման բարի, անձնվեր, անչափ ազնիվ անձնավորություն է, ով, լույս աշխարհ գալով այս խելահեղ դարում, ըստ իս՝ մեծ սխալ է գործել, որովհետև նման բնավորությամբ մարդկանց համար այժմյան ընդունված մարդկային չափանիշները խիստ տարբերվում են նրա պատկերացումներից: Նրա ներկայությունը շատերի մոտ (եթե իհարկե պահպանել են մարդկային արժանապատվության մի մասնիկ) խղճի խայթի նման մի երևույթ է դառնում: Նրա ներկայությամբ անհարմար

ես զգում չարախոսել, փնովել մեկին կամ նույնիսկ քննարկել որևէ մեկի կողմից թույլ տված վատ արարք, քանզի նա աշխատում է հասկանալ յուրաքանչյուրին, գտնել բոլորի մեջ լավ հատկանիշներ, և եթե նույնիսկ դա էլ չի ստացվում, պարզապես մեծահոգաբար ներել:

Նա երազում է փոխել, շտկել այս անարդար կյանքը, սիրո և հարգանքի վրա կառուցել մարդկային հարաբերությունները, և եթե դա իր մոտ չի ստացվում, ապա շատ է ընկճվում, բայց չի հուսահատվում, փորձում է նորից:

Նա գիտի սիրել և նվիրվել անմնացորդ:

Նա չի կարողանում մերժել նույնիսկ մարդկանց այնպիսի խնդրանքները, որոնք իր ուժերից վեր են, փորձում է միշտ օգտակար լինել (չստացվելու դեպքում՝ անչափ տխրում է): Ես միշտ կատակելով ասում էի. «Բարի ծառայությունների կրպակ», որտեղ գրանցելով մարդկանց բոլոր ցանկությունները՝ առավոտից մինչ ուշ գիշեր վազվզում և ծեծում է բոլոր փակ դռները:

Նա միշտ եղել է անուղղելի լավատես (տարօրինակ է, բայց հիմա էլ այդպիսին է մնացել): Դա ինձ երբեմն նույնիսկ զարմացնում է և հույս ներշնչում:

Նա շատ ինքնամփոփ մարդ է, չի սիրում ի ցույց դնել իր զգացմունքները, բայց դրանք շատ հաճախ ճառագում են իր դեմքից: Սիրո խոստովանություն երբեք չի արել, սակայն ամեն մի քայլը, ամեն մի վերաբերմունքը, արարքը ինձ ապացուցել են, որ նա սիրում է անմնացորդ, անսահման, երբեմն էլ խելակորույս: Մի թևավոր խոսք կա՝ կանայք սիրում են ականջներով (ես բացառություն չեմ), և հաճախ սպասում եմ գեղեցիկ, հոգուն խիստ հաճո բառերի, իսկ նա թե՝ բառերը լոկ բառեր են (երբեմն նույնիսկ իրականությանը չհամապատասխանող), և մի՞թե մեր համարյա 28 տարվա համատեղ կյանքը չի ապացուցել իր մեծ սերն իմ հանդեպ (բայց միևնույնն է, ես նրանից միշտ կորզում եմ յուրաքանչյուր կնոջ սիրտը թունդ հանող հիասքանչ բառեր):

Նա իր երեխաների համար արել է այն, ինչ կարողացել է, և ինչը նույնիսկ անհնար է թվացել: Մեր երեխաների լույս աշխարհ գալը նրա համար մի մեծ հրաշքի նման է եղել, և մեր «հրաշքներին» նա միշտ էլ վերաբերվել է ինչպես Աստծո մեծ պարգևի:

Եթե Ստյոպայի նման մարդիկ մի քիչ շատ լինեին, աշխարհը գեղեցիկ ու լուսավոր կդառնար:

Նա շատ մաքուր, անբիծ հոգի ունի, որն արտահայտվում է նաև նրա նվիրած ծաղիկներում (հատկապես դաշտային) և խաղալիքներում (այո՛, այո, նա ինձ հաճախ է խաղալիքներ նվիրում, որոնք ես գնահատում եմ ամենից շատ): Հիշում եմ՝ դեռ չէինք ամուսնացել, նա մեկնել էր օդաչուների հավաքի: Երբ տուն դարձավ, ինձ նվիրեց մի շատ գեղեցիկ տիկնիկ, որը, մեծ ջանքեր թափելով, հանգել էր ցուցափեղկից հանել, իրեն տալ: Այդ տիկնիկն արդեն քանայոթ տարեկան է, միշտ իմ կողքին է և կմնա որպես իմ կյանքի ամենաթանկ նվերներից մեկը: